Middenboulevard Zandvoort

Ruimtelijk Functioneel Plan deel 2

versie na raadsbesluit 2005

INHOUD

1 CONTEXT

In dit hoofdstuk verkennen we de positie van Zandvoort als badplaats en de betekenis van die positie voor de plaatselijke economie. Vervolgens wordt ingezoomd op de huidige situatie in het Middenboulevardgebied aan de hand van onder meer de vigerende de bestemmingsplannen, de eigendomssituatie en de milieuproblematiek. Vanuit een cultuurhistorische beschouwing wordt een opgave geformuleerd. Tenslotte wordt een overzicht gegeven van bestuurlijke uitgangspunten die sinds 1996 voor het gebied Middenboulevard zijn vastgesteld en waarmee bij de ontwikkeling van het gebied rekening moet worden gehouden.



1.1 ZANDVOORT AAN ZEE

1.1.1 Toeristische kernwaarden Zandvoort[1]

De belangrijkste toeristische kernwaarden van Zandvoort zijn zonder twijfel de zee, het strand en de duinen. De omringende natuurgebieden horen daarbij.
Deze toeristische kernwaarden worden versterkt door:

- een grote verscheidenheid aan (deels unieke) voorzieningen: Circuit Zandvoort, Holland Casino, CenterParcs en de aanwezigheid van 39 strandpaviljoens,
- de naamsbekendheid van Zandvoort,
- de karakteristiek van het oude dorp,
- de aanwezigheid van een boulevard,
- een dichtbevolkt stedelijk achterland, veel potentiële klanten en aantrekkelijke met name cultuurtoeristische voorzieningen op een steenworp afstand,
- de goede bereikbaarheid per trein.

Zandvoort kent daarnaast een hoog voorzieningenniveau, dat bestaansrecht heeft bij de gratie van het toerisme. Continue kwaliteitsverbetering en productaanpassing zijn noodzakelijk om mee te blijven tellen als één van Nederlands bekendste badplaatsen.

[1] Bijlage 1: Nota Toeristisch economische functies Middenboulevard (raad Zandvoort februari 2004)



Voor een groot deel zijn de bezoekers aan Zandvoort afkomstig uit de regio. Daarnaast wordt Zandvoort jaarlijks bezocht door een relatief grote groep Duitsers, Hoewel zeker moet worden geprobeerd door het toevoegen van aanbod ook nieuwe doelgroepen naar Zandvoort te halen is het verstandig om ons in eerste instantie te richten op het bestaande ‘achterland’.
Daarnaast dient bij het verbreden en vergroten van het aanbod aansluiting te worden gezocht bij maatschappelijke ontwikkelingen en trends in vakantieland:

- De groep fitte welgestelde ouderen groeit de komende jaren sterk;
- Er is een grote groep tweeverdieners die een groot deel van hun vrije tijd buitenshuis doorbrengen;
- De individualisering neemt toe. Mensen zoeken naar activi-teiten die individueel en op een door hen zelf bepaald tijdstip uitgeoefend kunnen worden;
- De belangstelling voor gezondheid en spiritualiteit neemt toe;
- Mensen gaan vaker op vakantie;
- Mensen besteden meer geld aan korte vakanties;
- Mensen willen de mogelijkheid hebben om op elke vakantiebestemming activiteiten te combineren; sport, cultuur, strand, winkelen, rust, evenementen.



De andere badplaatsen
Hieronder volgt een kort overzicht van een aantal andere badplaatsen en de wijze waarop deze plaatsen zich profileren of bekend staan:

- Bergen en Egmond aan Zee richten zich op gezinnen en families. Bergen is bovendien “kunstenaarsbadplaats”
- Noordwijk richt zich op het zakelijk toerisme; maar liefst 45% van het aantal bezoeken is zakelijk.
- Bloemendaal staat nu bekend om haar trendy uitgaansleven en beachpop-festivals.
- De Wadden richten zich op verblijfsbezoek en natuurbeleving.
- Kijkduin richt zich op winkelend publiek, met winkelgebied langs het strand.
- De Zeeuwse badplaatsen richten zich met name op de Duitse verblijfstoerist en zijn sterk in het kampeersegment (2/3 van de verblijfstoeristen).
- Aan de Zuid-Hollandse kust valt Oostvoorne op als het enige autostrand van Nederland (maar dit wordt binnenkort beëindigd).
- Scheveningen beschikt, als grote concurrent van Zandvoort, over goede voorzieningen in de wellness-sfeer, maar profileert zich niet specifiek op dit gebied. Scheveningen richt zich met name op kwaliteitsverbetering in brede zin en verlenging van de verblijfsduur van het verblijfstoerisme.

Zandvoort beschikt over potenties om zich sterk te profileren temidden van de overige badplaatsen in Nederland. Zandvoort kiest daarbij expliciet voor het thema wellness: Zandvoort als Nederlandse badplaats nummer 1 op het gebied van sportiviteit, actief bezig zijn en gezondheid.

"Wellness" als richting

Een thema dat een substantiële toevoeging kan betekenen voor het toeristische-economisch programma is wellness. Wellness, in combinatie met de versterking van het bestaande aanbod op het gebied van horeca en retail (bestaande uit winkels en eet- en drinkgelegenheden in combinatie met winkels), legt een goede economische basis onder de toeristische voorzieningen. Daarnaast anticipeert het thema op maatschappelijke ontwikkelingen zoals vergrijzing en onthaasting. De wellness-markt is al jaren een groeimarkt in Duitsland. Zandvoort kan met de gekozen profilering extra aantrekkelijk worden voor de Duitse gasten, de belangrijkste buitenlandse bezoekersgroep.

Met wellness wordt een combinatie van activiteiten bedoeld op het gebied van gezondheid en ontspanning; zwemmen, persoonlijke verzorging, gezonde voeding maar ook cosmetische/medische behandelingen.



Qua voorzieningen kan daarbij enerzijds gedacht worden aan kwalitatief hoogwaardige (kuur)hotels en thermen /gezondheidsgeoriënteerde voorzieningen gericht op zowel fysieke als geestelijke gezondheid en ontspanning.

Anderzijds liggen er goede kansen op het gebied van voorzieningen die de actieve en sportieve mogelijkheden van Zandvoort versterken en vernieuwen. Zandvoort kan dé badplaats worden op het gebied van nieuwe sportvormen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan nieuwe vormen van water- en strandsport als kitesurfen en beachvolleybal en aan autosportgelieerde activiteiten (aanwezigheid circuit en slipschool). Deze keuze biedt op haar beurt mogelijkheden tot het binnenhalen van landelijke evenementen op sportgebied en sluit goed aan bij de toeristische trend van de zoektocht naar unieke "experiences".

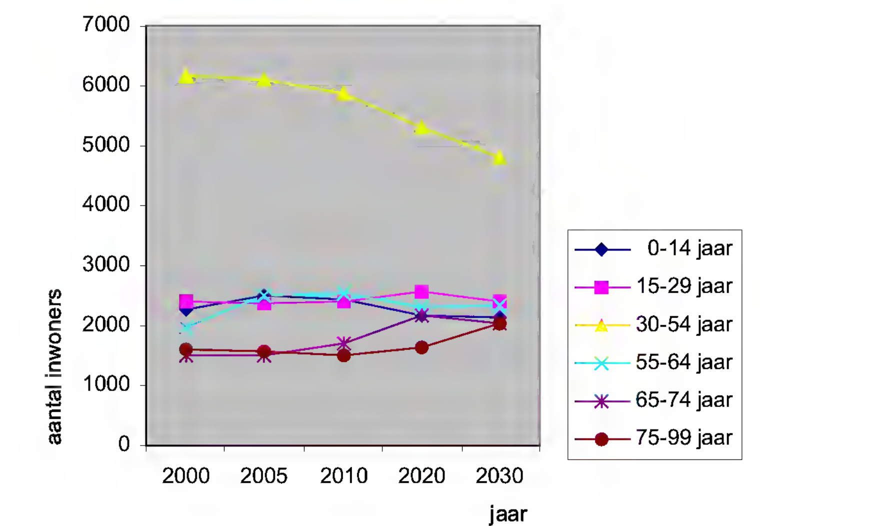
1.1.2 Woonplaats Zandvoort: Huishoudens en leeftijdsontwikkeling

Op dit moment telt Zandvoort iets meer dan 8.000 huishoudens, waarvan ongeveer 40% bestaat uit één- persoon, 30% uit twee-personen en de rest uit gezinshuishoudens. Er is een opvallend hoog percentage ouderen. Uit een prognose voor de huishoudenontwikkeling tot 2030 kan enerzijds een - lichte - toename van de jongere huishoudens en anderzijds een toename van de oudere huishoudens (met name de kleine huishoudens) worden geconstateerd. De middenleeftijdsgroepen nemen in omvang af. Voor de woningmarkt betekent dit, dat de al jaren bestaande druk op de startersmarkt zal aanhouden en er toenemende druk zal ontstaan op als de seniorenmarkt.



Zonder toevoeging van woningen zal de bevolking van Zandvoort langzaam in omvang afnemen.

Tabel: Bevolkingsprognose Zandvoort 2000-2030



	2000	2005	2010	2020	2030
0-14 jaar	2255	2488	2447	2180	2132
15-29 jaar	2405	2364	2407	2583	2406
30-54 jaar	6158	6106	5866	5307	4815
55-64 jaar	1970	2509	2542	2313	2336
65-74 jaar	1497	1488	1692	2164	2032
75-99 jaar	1592	1561	1496	1620	2042
Totaal	**15877**	**16516**	**16451**	**16168**	**15763**

Bron: Een visie op het wonen tot 2010; Bennebroek, Bloemendaal, Haarlem, Haarlemmerliede&Spaarnwoude, Heemstede Zandvoort. Januari 2004

De gemeente zal moeten bijdragen aan een vermindering van de woningbehoefte die er lokaal en regionaal is.

Rijks- en provinciebeleid zetten in op het realiseren van woningen in het duurdere segment, maar eveneens zal het handhaven van een kernvoorraad sociale woningen een doelstelling blijven.

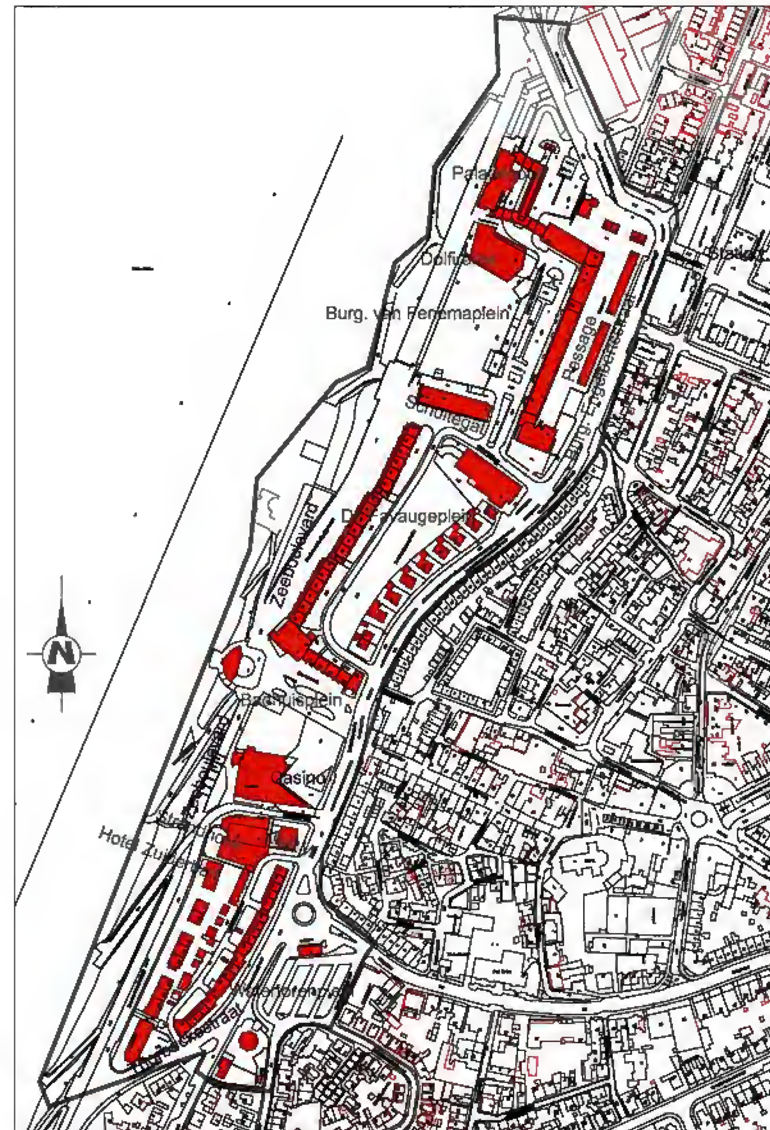
1.2 MIDDENBOULEVARD: DE HUIDIGE SITUATIE

De Middenboulevard is het deel van Zandvoort waar het dorp de zee raakt. Het is een stukje Zandvoort met een bewogen geschiedenis. In de loop van vele jaren zijn er verschuivingen geweest in het gebruik; oude tekeningen en foto's getuigen daarvan. De ontwikkelingen in de periode na de Tweede Wereldoorlog laten een steeds zwaarder accent op het wonen zien, terwijl vroeger de badfunctie centraal stond. Algemeen wordt erkend, dat de inrichting van de Middenboulevard verbetering behoeft. Velen spreken van een armoedige uitstraling, terwijl dit deel van Zandvoort juist de vele bezoekers zou moeten trekken en binden.

In bijlage 2 is feitelijke informatie over de Middenboulevard bijeengebracht.

1.2.1 Ruimtelijk regiem

Voor de boulevard zijn deels wederopbouwplannen (tot stand gekomen op basis van de wederopbouwwet) en deels bestemmingsplannen (vastgesteld en goedgekeurd op grond van de bepalingen van de Wet op de Ruimtelijke Ordening) van kracht. Door de intrekking van de Wederopbouwwet op 1 oktober 1992 hebben de wederopbouwplannen de status van bestemmingsplannen verloren. In plaats hiervan zijn de bepalingen van de bouwverordening van kracht worden. Bestemmingsplannen zijn van toepassing voor het gebied Van Fenemaplein e.o., Passage, Schuitengat en de supermarkt op het perceel Burgemeester Engelbertsstraat 21. Voor het overige deel van de Middenboulevard zijn de bepalingen van de Bouwverordening (laatstelijk gewijzigd in oktober 2004) van toepassing. Dit impliceert dat langs wegen en op de pleinen gebouwen kunnen worden gerealiseerd tot een hoogte van maximaal 15 meter en dat de bestemming van de gebouwen niet geregeld is.



Met de vaststelling van een voorbereidingsbesluit worden ontwikkelingen die in strijd zijn met het voorgenomen nieuwe beleid geblokkeerd.

Op de hiervoor afgedrukte kaart staat het bestemmingsplangebied en studiegebied Middenboulevard aangegeven met een donkere lijn.

1.2.2 Eigendomssituatie

De wegen en pleinen zijn in het plangebied zijn eigendom van de gemeente Zandvoort. De grond rond het Van Fenemaplein is in erfpacht uitgegeven ten behoeve van de bouw van een hotelcomplex (inclusief woningen en zwembad), appartementengebouw, ondergrondse parkeergarage, winkels (Passage), verkooppunt voor brandstoffen en bijhorende wegen en parkeerterreinen. De betreffende erfpachtcontracten lopen binnen 10 tot 13 jaar af. De overige gebiedsdelen (percelen) zijn particulier bezit.

Op de Hogeweg is een verkooppunt voor brandstoffen gevestigd. Ook hiervoor bestond een erfpachtsituatie. Het contract is inmiddels beëindigd. Een ontruimingsprocedure is inmiddels gestart.
De watertoren is momenteel in eigendom van de gemeente.

1.2.3 Milieuproblematiek

Naar uit verkennend historisch onderzoek blijkt, is er in de Middenboulevard een beperkt aantal bronnen van mogelijke vervuiling. Er zijn geen grote industriële vestigingen in het gebied. In het verleden zijn er wel enkele bedrijven en bedrijfjes gevestigd geweest, waaronder garagebedrijven. Mogelijk dat er verontreinigingen met olie, benzine, gechloreerde koolwaterstoffen en asbest kunnen worden aangetroffen. De ernst blijkt pas uit nader onderzoek.

Op dit moment zijn er nog twee functionerende benzinestations; dit zijn plekken waar ondanks genomen maatregelen de aandacht naar uit zal gaan.
De aanwezigheid van explosieven in de bodem is niet uitgesloten.

In bijlage 3 is een rapportage van de Milieudienst IJmond weergegeven.

1.2.4 Cultuurhistorie

De Middenboulevard is gebouwd tussen 1953 en 1974 met als onderliggend plan het wederopbouwplan van ir. G. Friedhoff.
Friedhoff had een bepaalde visie voor ogen voor Zandvoort. Hij wilde verschillende, gescheiden, plekken creëren voor dagrecreanten, forensen, gepensioneerden, oorspronkelijke bewoners en natuurliefhebbers.
De Noordboulevard was bedoeld voor de seizoensgebonden recreant.
De Middenboulevard moest een bestemming worden voor de dagrecreant met als topper een zomercentrum; winkels en twee bioscopen in multifunctioneel gebouw aan een plein aan de kust. In het verlengde van de Kerkstraat kwam een wintercentrum. Dit centrum kon het hele jaar rond gebruikt worden met een schouwburgzaal en een kleiner badhotel.
De Zuidboulevard moest een plek worden voor de vaste bevolking van Zandvoort.

Friedhoff had in zijn plan veel woonbebouwing gepland tussen het zomercentrum en het wintercentrum. Dit onderdeel van het plan is grotendeels zo uitgevoerd.

Het wintercentrum is ook min of meer gebouwd volgens de plannen van Friedhoff maar al in 1987 vervangen door het huidige casino

(nadat het wintercentrum, hotel Bouwes, in 1974 door brand was verwoest). Door de bouw van het dichte casino en het openblijven van de naastgelegen locatie is van het wintercentrum niets anders overgebleven dan een dichte pleinwand met bergingen van de er bovengelegen woningen en daarnaast een grote open leegte.

Het zomercentrum is pas in 1974 voltooid. Maar het centrum zoals het uiteindelijk gebouwd is (Van Fenemaplein en omgeving), is van een geheel andere opzet dan het plan van Friedhoff. Het centrum functioneert ook niet zoals Friedhoff dat gepland had. Door een gebrek aan aanliggende functies is het plein geen wandel- en winkelgebied. Het winkelgebied (de Passage) is gericht op de straat aan de dorpszijde van het zomercentrum. Daarnaast is een deel niet (meer) als winkel in gebruik, maar meer in de sfeer van zakelijke dienstverlening.

Dat de plannen van Friedhoff door de jaren heen minder goed functioneerden dan in aanvang heeft onder andere te maken met de veranderde tijdgeest. In de jaren ‘60 was het gewoon om een grote flat met open ruimte eromheen te maken. In Zandvoort heeft dat, vanwege de open ligging aan zee, weinig toegevoegd nut. De publieksfuncties zijn tamelijk verborgen opgenomen in het plan in plaats van zeer prominent aanwezig. Het Hotel Bouwes op het Badhuisplein is inmiddels al weer verdwenen en veel gebouwen worden inmiddels niet meer gebruikt waarvoor ze waren gemaakt (onder meer de garages aan het Van Fenemaplein en het De Favaugeplein, het Dolfirama, het zwembad, winkels in de Passage, het Strandhotel).



De grote dichte plinten met woningbouw erboven (De Favaugeplein) en grote lege (opgetilde) pleinen aan de boulevard (van Fenemaplein/Badhuisplein) passen niet meer in de huidige tijdsgeest en oefenen geen aantrekkingskracht uit op de recreant.

Als bijlage 4 is een studie van de Stichting Cultureel Erfgoed Noord-Holland beschikbaar.

De cultuurhistorische betekenis, die op grond van deze studie mogelijk aan sommige individuele gebouwen kan worden gegeven, laat zich niet baseren op de bijdragen van deze gebouwen aan het plan Friedhoff, dat immers nooit in zijn volledigheid gerealiseerd is en voor zover het heeft bestaan ook nooit de door de ontwerper bedoelde uitstraling heeft gekregen.

De conclusie uit bovenstaande beschrijving is dat de bebouwing van de Middenboulevard stedenbouwkundig niet van een dergelijke kwaliteit is dat deze behouden zou behoeven te worden. Sterker nog, willen we in de lijn van de gedachten van Friedhoff herkenbaarheid, identiteit en badplaatsbeleving in dit gebied inbrengen dan kunnen we niet anders dan afscheid nemen van het naoorlogse concept.

De cultuurhistorische waarde van de watertoren vraagt om een benadering die het bouwwerk herkenbaar doet voorbestaan. Een ander gebouw met enige cultuurhistorische betekenis, het onderkomen van de KNRM, is voor het huidige gebruik niet meer geschikt en laat zich moeilijk voor andere doeleinden benutten.



1.3 BESTUURLIJKE KADERS

1.3.1. Gemeente Zandvoort

De Gemeente Zandvoort heeft in de loop der tijd beleidsstukken vastgesteld die specifiek betrekking hebben op het Middenboulevardgebied en waaraan de uitwerking van het gebied moet voldoen. Daarnaast zijn kaders uitgezet voor andere gemeentelijke beleidsvragen, die ook een aspect zijn van de ontwikkeling van Middenboulevard. Het onderstaande overzicht is chronologisch opgezet.

De Structuurschets 1996

Beschrijft voor geheel Zandvoort de ruimtelijke inrichting op globaal niveau. In de Structuurschets is een beschrijving van het gebied Middenboulevard gegeven. Onder andere wordt ingegaan op:

- De analyse van de staat van het gebied,
- De polenbenadering,
- De benadering van de nieuwe inrichting, samen te vatten onder de termen kwaliteitsverbetering en herbergzaamheid,
- Een intensivering van het ruimtegebruik,
- De wens tot vernieuwing van de gebouwde omgeving, tot andere architectuur,
- Het onvermijdelijk, zelfs wenselijk zijn van sloop,
- Het zoeken naar een beter functionerende openbare ruimte,
- Een proces gericht op oplossingen uit te voeren met investeerders, bewoners, ondernemers,
- Oplossingen voor hen die mogelijk in deelbelangen worden getroffen.

Plan van aanpak Duurzaam Bouwen Zandvoort 1998

In het kader van duurzaam bouwen is het nodig voor het gebied Middenboulevard een energieambitie vast te stellen: in hoeverre moet in het gebied een bijdrage worden geleverd aan zuinig energiegebruik en toepassing van duurzame energie.

Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan 2000

Het GVVP propageert het maken van zo groot mogelijk verblijfsgebieden ten behoeve van de uitwerking van het thema ‘duurzaam veilig’ en doet uitspraken over de verkeerscirculatie en de snelheid op wegen. Daarnaast structuren voor openbaar vervoer en langzaam verkeer.
Een actualisering is nu in bespreking.

Beeldkwaliteitsplan 2001

Geeft aan dat de Middenboulevard het visitekaartje van Zandvoort moet worden. Dit betekent dat er gekozen moet worden voor een integrale, hoogwaardige ontwikkeling met inbegrip van de openbare ruimte in het gebied.

Groenbeleidsplan 2001

Kiest voor een herkenbare inrichting van Zandvoort als dorp in de duinen, met ecologische zones in en door het dorp.

Het Raadsprogramma 2002-2006

Gaat er van uit dat in deze raadsperiode een bestemmingsplan Middenboulevard van kracht wordt en een begin wordt gemaakt met de uitvoering in nauw overleg met de betrokkenen in het gebied.

Nota van Uitgangspunten 2002

Geschreven als voorbereiding van het te maken bestemmingsplan Middenboulevard. Maakt daarbij gebruik van de richting die is uitgezet in de Structuurschets 1996 (bijlage 5)

Intentieovereenkomst Gemeente-Vesteda 2002
De overeenkomst vermeldt de bestuurlijke kaders en relevante studies voor de uitwerking van het Middenboulevardgebied in het voorliggende plan. De intentieovereenkomst legde de regie over het project in handen van de gemengde Stuurgroep Gemeente-Vesteda. In deze stuurgroep is dit Ruimtelijk Functioneel Plan voorbereid (bijlage 6)

Nota toeristisch economische functies Middenboulevard 2004
Introduceert het thema wellness/sport/gezondheid als belangrijke focus bij de inrichting van de economische activiteiten (zie bijlage 1 en paragraaf 1.1 van dit deel)

Welstandsnota 2004
Gaat er van uit dat voor het gebied Middenboulevard specifieke welstandscriteria worden bepaald, die richting zullen geven aan de architectuur in het gebied.

1.3.2. Overig

Naast het gemeentelijk beleid is er ook beleid van rijk, provincie en hoogheemraadschap dat van toepassing is op de ontwikkeling van Middenboulevard. (zie voor kustbeleid ook paragraaf 4.8).

Kustbeleid Rijk
De Vierde nota waterhuishouding is aangegeven dat een zonering van de kustzone tot stand moet komen waarbij gebouwde gebieden worden onderscheiden van gebieden waar natuur en veerkracht voorop staan; dat kustprovincies deze zonering met behulp van "bebouwingscontouren", op regionale schaal uitwerken en vaststellen; dat zolang deze contouren nog niet zijn vastgesteld op grond van de nota een interim-beleid van toepassing is.

De 3e Kustnota beschrijft de relatie tussen kustveiligheid en ruimtegebruik. Hierin wordt het contourenbeleid aangehaald waarbij voor de Middenboulevard geldt dat hier bebouwing is toegestaan, aangezien het hier een bebouwde kom betreft, mits de contouren zijn vastgelegd.
Het rijk is bezig met nieuw rijksbeleid inzake kustbebouwing, de 'beleidsagenda voor de kust'. Hierin participeert Zandvoort om de belangen van kustplaatsen te benadrukken in goed evenwicht met het belang van kustverdediging.

Kustbeleid van Rijnland (Waterkeringsbeheersplan 2003)
Het hoogheemraadschap van Rijnland moet de waterkering op peil houden. De keur bepaalt wat er mag of niet in de zones die in de legger zijn aangegeven. Om dit goed te beheren is in 2003 een waterkeringbeheersplan vastgesteld. Hierin wordt het beleid achter de keur geregeld.
Zo mogen er geen nieuwe ondergrondse parkeergarages worden gebouwd (bestaande niet worden uitgebreid) en geen nieuwe benzinepompstations gebouwd worden in de kernzone en de beschermingszone. Nieuwe bebouwing mag geen verzwakking van de waterkering tot gevolg hebben. De Middenboulevard ligt in de kernzone, met uitzondering van het Watertorenplein dat in de beschermingszone ligt.

Provinciaal Streekplan Noord-Holland-Zuid 2003
De provincie wil de toeristische aantrekkingskracht van Zandvoort versterken (herstructurering Middenboulevard). Voor zover de randvoorwaarden voor kustbescherming daartoe belemmerend werken gaat de provincie in overleg met betrokkenen zoeken naar oplossingen. De herstructurering dient wel plaats te hebben binnen de vastgestelde rode contour.
Zandvoort dient binnen het stedelijk gebied een bijdrage te leveren aan de vergroting van de woningvoorraad.

De kwaliteit van het recreatieve fietswegennet wordt op een aantal plaatsen verbeterd, o.a. bij de toeristische ontwikkelingen aan de kust.

Rijks- en provinciaal kader Stedelijke Vernieuwing

In het kader van de meerjarige afspraken over de benutting van het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing (ISV) ligt in de periode 2005-2009 het accent onder meer op een op lokaal en regionaal niveau te bereiken betere balans tussen de vraag naar en het aanbod van woningen en op de netto toevoeging van woningen, waartoe de regio verplichtingen aangaat met de Minster. Voorts ligt het accent op zorgvuldig en intensiever ruimtegebruik, op bijdragen aan de ontwikkeling van de stedelijke economie, op 'groen in de stad', op ruimte voor zorgvoorzieningen en op een cultuurimpuls.



De ISV-bijdragen die de gemeente Zandvoort ontvangt van rijk en provincie worden getoetst op de bijdrage die geleverd wordt aan het realiseren van die doelen.

In bijlage 7 zijn van alle bestuurlijke kaders uitgebreidere beschrijvingen opgenomen; een bewerking van de eerder uitgebrachte Tussenrapportage Middenboulevard uit juni 2004.

1.3.3. Het beleid ingevuld

Bij de realisering van het Ruimtelijk Functioneel Plan Middenboulevard worden de volgende beleidsdoelen gerealiseerd:

- Evenwichtige invulling gebaseerd op een structuur met 'polen' en tussengebieden, met flaneerroutes en een logische aansluiting op het dorp;
- Gevarieerde woon- en recreatiemilieus;
- Intensivering van het ruimtegebruik;
  Huidige verhouding openbaar - privé: 73%:27%
- Na uitvoering van het plan : 67%:33%
- Vergroting van de woningvoorraad met 450 - 550 woningen in verschillende segmenten; 475 is uitgangspunt voor exploitatie.
- Thematische benadering van de het toerisme (wellness) met een bruto toevoeging van 10.415 m2 plus ruimte voor andere economisch toeristische bedrijvigheid en cultuur;
- Kwalitatief hoogwaardige en onderscheidende badplaatsinrichting met duinuiterlijk;
- Het kustbeleid gerespecteerd in de kernzone;
- Een groter verkeersluw/arm verblijfsgebied; invulling fietsmaatregelen; parkeren geordend in aansluiting op toevoerwegen
- Uitbreiding parkeerareaal in gebouwde voorzieningen uit het zicht;
- Realisering jaarrond bedrijvigheid in nabijheid station inclusief directe looproute;
- Invulling energieambities, bijdrage aan CO_2-reductie tot 20 %;
- Procesmatige gefaseerde aanpak met een meerjaren-ontwikkeling van nieuw tussen oud.

2 DE WORDING VAN HET RUIMTELIJK FUNCTIONEEL PLAN

In dit hoofdstuk wordt de stedenbouwkundige ontwikkeling van het ruimtelijk functioneel plan verwoord. De uitgangspunten zijn in 4 verschillende modellen uitgewerkt. Vervolgens is de besluitvorming behandeld. Daarna wordt ingegaan op het programma; het toeristisch recreatief programma, het wonen en verkeer en parkeren. Anders gezegd, in dit hoofdstuk zijn de belangrijkste overwegingen bij en ingrediënten van het Ruimtelijk Functioneel Plan bijeengebracht.

2.1 OVERWEGINGEN VOORAF

Het concept dat door Friedhoff voor de Middenboulevard was bedacht heeft nooit gewerkt. Eén van de opgaven was en is daarom het introduceren van een nu ontbrekende herkenbare kwaliteit en identiteit aan dit deel van de Zandvoort.
Het was vooraf geen uitgemaakte keuze dat er daarvoor gebouwen zouden moeten verdwijnen. Maar de reden om een plan te ontwikkelen waarin panden verdwijnen is al doende ingegeven door de constatering dat zonder dat er geen aansprekende vernieuwing mogelijk is. Immers, alleen het opvullen van onbebouwde ruimten en het herbouwen van gebouwen op dezelfde plaats voegt geen structurele kwaliteit toe.

Bij de ontwikkeling van een mogelijk stedenbouwkundig model voor de Middenboulevard is nagedacht over de feitelijke realiseerbaarheid in de loop der tijd. Daarbij is, gezien de omvang van het gebied en de vernieuwingsopgave, geconstateerd dat het onhaalbaar en zeker ook niet wenselijk is nu het gehele gebied ineens te veranderen. Er is dan ook bepaald welke gebouwen binnen de planhorizon van 10 tot 15 jaar *niet* voor ingrijpen in aanmerking komen. Deze keuze is primair vanuit een financiële optiek gemaakt en heeft dan ook een relatie met de leeftijd van gebouwen in het gebied.

Het inpassen van deze, in dit plan te handhaven gebouwen in de stedenbouwkundige modellen is een belangrijke opgave in het ontwikkelingstraject geworden. In de modellen die de revue zijn gepasseerd zijn de resultaten wisselend. Zo blijkt de parallel aan de kust liggende flat aan het Van Fenemaplein het best op zijn plaats in het model 'rechte boulevard', en zijn verhoudingsgewijs compactere gebouwen goed in te passen in bebouwingsclusters in het model duin.

Het realiseren van een hoogwaardige herinrichting vraagt onvermijdelijk ook om een oplossing voor het parkeervraagstuk. De enige acceptabele oplossing ligt in het realiseren van gebouwde voorzieningen (welke in deze kuststrook niet *in* de grond mogen worden gerealiseerd). Mede vanwege een nog steeds stijgende autonome vraag naar parkeerplaatsen is het een uitgangspunt geweest om een zo groot mogelijk parkeerareaal op maaiveldniveau te maken èn deze vervolgens uit het zicht te nemen. Iets wat niet realiseerbaar is tussen de bestaande bebouwing, maar uitsluitend met ingrepen in grotere gebiedsdelen.

De ontwikkeling van het gebied eindigt niet met wat in dit plan staat aangemerkt als te behouden, te verwijderen of te veranderen. Door eigen keuzes van eigenaren en door het nakende aflopen van erfpachtcontracten zal er nagedacht moeten worden over de invulling van vervolgstappen. Dat daarbij het denken over ingrepen in bestaande gebouwen doorgaat is onvermijdelijk.

2.2 STEDENBOUWKUNDIGE DENKMODELLEN

2.2.1 De ontwikkeling van modellen: wat past Zandvoort het best?

Gaandeweg het ontwerpproces werden 4 denkmodellen uitgewerkt. Elk van deze modellen verbeeldt een andere, strategische interpretatie van het basisschema van polen en tussengebied(-en).

De vier modellen verschillen voornamelijk van elkaar in de uitwerking van de verbinding(-en) tussen de beide polen (Badhuisplein en Palace-complex). De zeeboulevard, de eventuele tussenverbinding en de Burg. Engelbertsstraat vormen een drieledige verbinding tussen de beide polen. In elk van de vier schema's worden zij op verschillende wijze ingezet, vormen zij op die wijze het wezenlijk verschil tussen de vier modellen, en bepalen zij op die wijze de sterktes en de zwakheden van elk van de vier stedenbouwkundige schema's. Bij de evaluatie van deze modellen is gelet op hun vorm, hun karakter, hun sfeer, hun status, hun functionaliteit, hun faseerbaarheid en uiteindelijk de mate waarin elk van de vier schema's al dan niet oplossing biedt aan de stedenbouwkundige problematiek van de Middenboulevard. Zo is de uiteindelijke keuze voor één van de vier voorliggende ontwikkelingsmodellen bepaald.

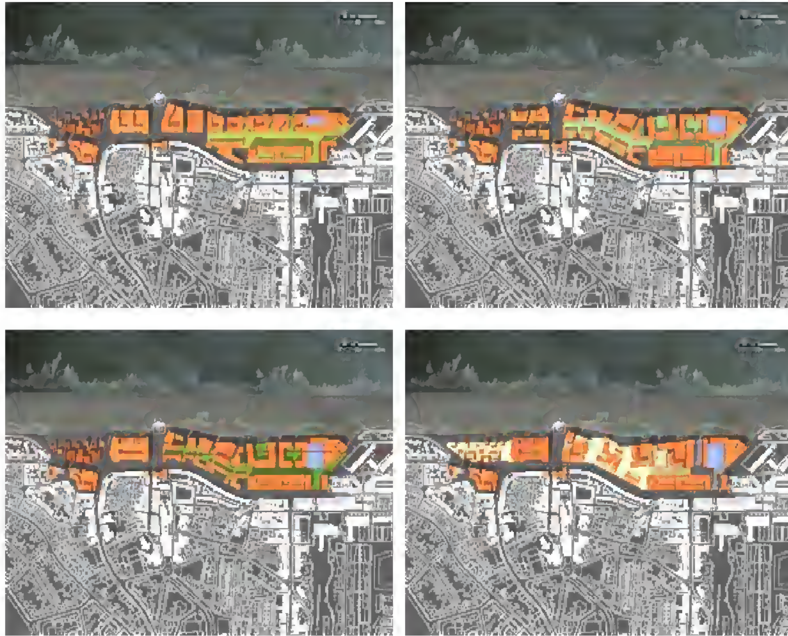
Hierbij dient te worden aangegeven dat de uitwerking van de zone aan/rondom het Watertorenplein/Thorbeckestraat een heel eigen karakter heeft. Deze zone lijkt niet bepalend voor de uitwerking van de rest van het plangebied en is daarmee dus ook niet bepalend geweest voor de uiteindelijke uitwerking of keuze voor één der verder beschreven basisontwikkelingsmodellen. Deze zone heeft een heel eigen stedenbouwkundige logica welke veeleer aansluiting zoekt bij de informele structuur van het dorp en de duinachtige bebouwingsstructuur aan de zeeboulevard ten zuiden van het plangebied.

De Zandvoortse badcultuur

In de overwegingen moet goed de 'cultuur' van de Nederlandse badplaats en Zandvoort in het bijzonder overwogen worden. Zandvoort heeft een uitgesproken 'strandcultuur' met belangrijke horeca gepositioneerd op het strand zelf. Dit in tegenstelling met een 'zeedijkcultuur' zoals die bijvoorbeeld aan de Belgische kust te vinden is en waarbij dus op het strand helemaal geen horeca geplaatst wordt, maar alles op en aan de verhoogde zeedijk gepositioneerd is[2]. Deze constatering is van cruciaal belang in de weging van de vier modellen en de beantwoording van de vragen in verband met de aard en het karakter van de nieuwe stedenbouwkundige structuur. Welk model sluit best aan bij de cultuur die deze plek heeft doen ontstaan? Welk model continueert het best de stedenbouwkundige geschiedenis van de Middenboulevard?. Welk model herstelt de breuk met de geschiedenis? Welk model weet het best de 'geest van de locatie' te pakken?

[2] Bijlage 8: Foto-indrukken van de Belgische kust

Er werden achtereenvolgens de volgende 4 modellen ontwikkeld:
1. Rechte boulevard, tevens nieuwe verkeersas
2. Gebogen boulevard, tevens nieuwe verkeersas
3. Gebogen straat, verkeersas op huidige plaats
4. Duinmodel, verkeersas op de huidige plaats



2.2.2 Model 1: De rechte boulevard

De nieuwe ontwikkeling gaat hier de 'confrontatie' aan met de bestaande dorpstructuur. Een nieuwe boulevard of avenue wordt geïntroduceerd en eist alle aandacht op. De nieuwe avenue verbindt de beide ontwikkelingspolen op de meest directe en heldere manier: in rechte lijn. Deze nieuwe verbinding brengt de beide polen fysiek en visueel het dichtst bij elkaar. Daarnaast tracht deze verbinding te doorbreken dat het Palace-complex manifest met de rug naar het dorp staat en zich daarmee dreigt af te keren van de nieuwe ontwikkeling.



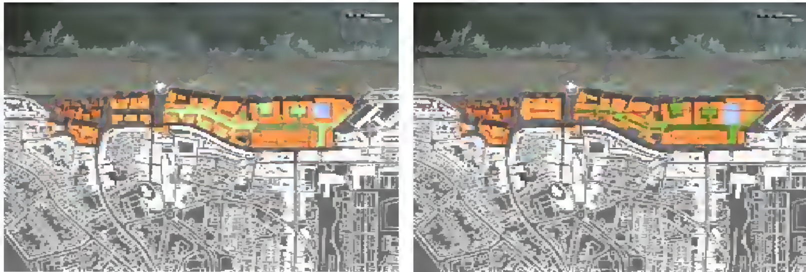
Het doorgaand noord-zuid verkeersprofiel (parallel aan de kust) wordt in dit model van de Burg. Engelbertsstraat weggehaald en verlegd naar deze nieuwe ontwikkelingsas – de nieuwe avenue - welke hierdoor 'gevoed' wordt. Daardoor ontstaat de mogelijkheid om de Burg. Engelbertsstraat te herprofileren, het dwarsprofiel te reduceren en zodoende te herdefiniëren tot een woonstraat op dorpsschaal.

Stevige stadsblokken (hoogte 5 à 6 bouwlagen) tussen de zeeboulevard en de nieuwe avenue zijn inherent aan dit schema. De stadsblokken hebben elk een 'interieur': een eigen omsloten binnengebied. Door de continue onderlinge parallelle positie tussen zeeboulevard en avenue, hebben de blokken een continue maat. Daardoor vertonen de onderscheiden blokken een grote homogeniteit en gelijkwaardigheid in hun massa, vorm en lay-out. Door de gemiddelde blokmaat kan het parkeren voor de bewoners per blok georganiseerd worden. Polen en tussengebied hebben nagenoeg een gelijk stedelijk gewicht. De polen manifesteren zich binnen dit model eerder als bijzondere plekken dan wel als de zwaartepunten van het plan.

Essentieel in de beoordeling van dit model is de vormgeving en invulling van de nadrukkelijke concurrentieverhouding tussen de nieuwe avenue en de zeeboulevard. Is het mogelijk de gebouwplinten aan beide verbindingen aaneengesloten te vullen met functies voor het flanerende publiek? Daarnaast moet beoordeeld worden of het In

dit model gewenst en mogelijk is de Burg. Engelbertsstraat te herprofileren tot woonstraat.

2.2.3 Model 2 en 3: Gebogen boulevard en straat



Beide modellen zijn doorontwikkelingen van het eerste schema waarbij stelselmatig modulering en differentiatie wordt toegepast en daarmee de overgang tussen dorp en nieuwe ontwikkeling vervaagt. De verbinding tussen de beide polen wordt 'informeler', minder nadrukkelijk. De wijkende ruimte tussen de zeeboulevard en de tussenverbinding brengt differentiatie in de bebouwingsvorm en -typologie met zich mee en biedt daardoor eveneens aanleidingen tot differentiatie in de woontypologie. Daarnaast ontstaat binnen deze modellen de mogelijkheid tot differentiatie van de (semi-)openbare ruimte zoals straten, doorgangen, pleintjes, straatverbredingen en vernauwingen. Dit terwijl de openbare ruimte in het model van de rechte boulevard veeleer 'monotypisch' is.

In het geval van de gebogen tussenboulevard wordt het verkeersprofiel nog verlegd zoals in het vorige schema. In het geval van de gebogen tussenstraat blijft het verkeersprofiel op de huidige plaats liggen en wordt de nieuwe straat beschouwd als een autoluw gebied.

De polen hebben een meer nadrukkelijk gewicht binnen deze beide modellen, zeker wanneer geopteerd wordt voor reductie van de bouwhoogtes in het tussengebied. Toch blijft ook hier sprake van een stedelijk plan.

Beide schema's vragen specifieke aandacht voor de parkeeroplossing bij de wooncomplexen welke vanwege de gereduceerde blokmaten niet meer onder de onderscheiden gebouwen kan worden georganiseerd.
Ook hier blijft de vraag hoe de zeeboulevard enerzijds en de nieuwe gebogen avenue/straat zich verhouden: welke functies zijn om beide te laten functioneren? Bij het model 'straat' is dit vraagstuk beperkter: de straat is immers niet de hoofdverbinding tussen de polen maar eerder een woonstraat in een verblijfsgebied.

2.2.4 Model 4: Het duinmodel



In essentie grijpt dit model terug op de stedenbouwkundige ontstaansgeschiedenis van Zandvoort. Daar waar de voorgaande denkmodellen elk op eigen wijze inzetten op de na-oorlogse logica van traditionele verstedelijking, is het duinmodel juist geïnspireerd op de vooroorlogse stedenbouwkundige karakteristiek van Zandvoort: een duingordel met bebouwing van solitaire en individuele gebouwen en gebouwcomplexen.

Daar waar de modellen 1 t/m 3 'stedelijke' benaderingen zijn van het plangebied, waarbij elk van beide in meer of minder rigide wijze een nieuwe stedenbouwkundige orde tracht te introduceren, levert model 4 eerder een 'landschappelijke' benadering van het plangebied.

Daarbij is de inzet om de informaliteit van de bestaande chaos binnen het plangebied te organiseren en hanteerbaar te maken. Zonder de ruimtelijke intenties van de beide ipolen teniet te doen, wordt tussen beide een duinlandschap geïntroduceerd.

Het duinlandschap herstelt - zoals in model 1 - opnieuw de visuele relatie tussen de beide polen. Maar evengoed wordt de zicht- en lichtrelatie tussen zee/strand en dorp open gemaakt. De verhouding tussen de drie verbindingen is duidelijk: de zeeboulevard is als prestigieuze wandelpromenade de belangrijkste en beeldbepalende verbinding. Diverse uitwerkingen voor deze wandelpromenade kunnen bedacht worden: houten boulevard, op de dijk', onderaan de dijk,... Het wonen gebeurt volop in de duin, evengoed als de sporadische, beperkte horeca in een gebouwplint. Van een aaneengesloten zeefront is hier geen sprake meer.

Hierdoor wordt enerzijds de druk op de dwangmatige invulling van een doorgaande begane grondlaag weggenomen; anderzijds worden de mogelijkheden in het tussengebied van andere ontwikkelingen dan wonen minder vanzelfsprekend (maar niet uitgesloten als er aansluiting bij het wonen kan worden gevonden).Overeenkomstig hun rol als concentratiepunten binnen de ontwikkeling wordt deze druk naar de beide polen geschoven. Bij de verdere uitwerking van het duinmodel zal moeten worden gekeken naar het opnamevermogen van beide polen van het gewenste toeristisch-economisch programma.

De Burg. Engelbertsstraat behoudt de woon/verkeersfunctie maar krijgt een nieuw profiel en inrichting (o. a. meer groen en gestoken parkeren). De derde, tussenliggende loopverbinding wordt zeer informeel en bijna landschappelijk en heeft nagenoeg geen stedenbouwkundige functionaliteit meer.

In dit duinlandschap worden gedifferentieerde gebouwclusters ingepast, variërend in samenstelling, hoogte en karakter. Door het uitbuiten van het - deels kunstmatig ingevoerde - hoogteverschil kunnen bewonersparkeerplaatsen onder/bij de afzonderlijke clusters gebouwd worden.

2.2.5 Parkeren in de 4 denkmodellen

Behoudens de modelgebonden parkeeroplossingen ten behoeve van het tussengebied, is het voorstel voor het openbaar parkeren in de verschillende modellen nagenoeg gelijk. Dit vindt op de openbare weg nog plaats in de Burg. Engelbertsstraat en in de Thorbeckestraat. Zowel aan de 'noord-' als aan de 'zuidpool' moet een openbare gebouwde parkeervoorziening komen. In het zuiden is dat de ontwikkelingsvlek ter hoogte van het huidige Watertorenplein, waarbij gebruik gemaakt wordt van de 'natuurlijke' terreinglooiing. In het noorden is dat een parkeervoorziening onder het Palace-complex. Dit kan enerzijds door het huidige pleinniveau door te zetten tot aan de bebouwing en anderzijds straat of duin op te tillen, waardoor daar een omvangrijke ondergrondse parkeerinfrastructuur ontstaat. Door aan de beide polen openbare parkeergelegenheid te voorzien en dus parkeerverkeer af te vangen, wordt het doorgaand verkeer op de noord-zuidverbinding gereduceerd. Ook dit telt in de weging van elk van de 4 modellen.

2.2.6. De keuze voor het Duinmodel

Dit model geeft als enige een herkenbare identiteit aan Zandvoort welke teruggaat naar de historische situatie van het dorp in de duinen. Qua sfeer en karakter wijst het terug naar de oorsprong van een dorp omgeven door duinen. Het past ook goed in de ambitie van wellness in het kader van welzijn, door de natuur weer binnen het dorp te halen.

De andere modellen verlenen hun identiteit meer aan een hoge stedelijkheid waarbij er nog meer een verschil ontstaat tussen het oude dorp en de middenboulevard dan nu al het geval is.

In principe is model duin een doorwerking van de andere drie modellen, waarbij de tussenstraat steeds minder prominent aanwezig is.
In het model duin is alleen nog een informele looproute mogelijk.
Hierdoor is er qua belangrijkheid ook geen concurrentie tussen de polen en de verbindende schakel. De polen zijn de belangrijkste kernpunten voor ontwikkelingen op toeristisch cultureel gebied.
De verbinding tussen de polen blijft de zeeboulevard.
Bij de modellen 1 en 2 is er een zekere gelijkheid qua beleving tussen de verbinding en de polen.

Vooral economisch/toeristisch is het duinmodel een uitwerking van de aanname dat er niet voldoende programma te verkrijgen is om in de andere modellen de plinten volledig te vullen met functies anders dan wonen. Vanuit de toeristische aantrekkelijkheid van de zeeboulevard is het niet wenselijk dat er in de plint gewoond wordt. Tevens is de verkeersader in de modellen 1 en 2 niet geschikt om tot op de plint te wonen. Deze nieuwe assen vragen ook om functies op de begane grond.

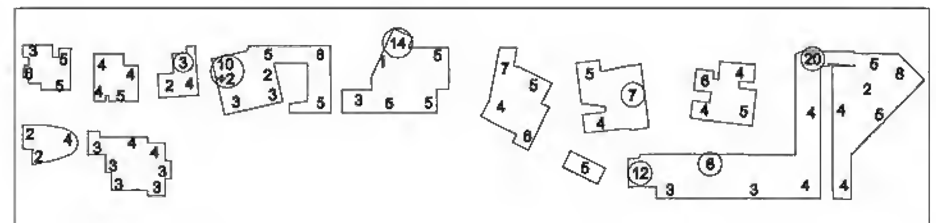
In het duinmodel bevindt zich het zwaartepunt van het commerciële programma in de polen. Op incidentele plekken kan dit ook aan de boulevard en aan de Burg. Engelbertsstraat plaats vinden. Er is in het duinmodel minder kans dat de plinten leeg staan doordat er te weinig programma zou zijn.

Door het model duin wordt het best voldaan aan de uitspraak in de structuurschets dat tussen de polen een rustig woonklimaat kan ontstaan. Tevens sluit het model duin goed aan bij de huidige structuur van het dorp; formele routes via Kerkstraat en Stationsplein en informele routes vanuit het dorp over het duin.

Door grotere open ruimtes tussen de bebouwing te laten wordt verwacht dat draaiwinden rond bebouwing geen nadelige invloed hebben op het verblijfsklimaat van de verschillende verblijfsgebieden.

Bij de gebogen boulevard en bij de straat moest over de te maken parkeergarage een weg worden gelegd, wat het lastiger maakt om deze structuur te faseren.
Qua faseerbaarheid kan men dit duinmodel per (deel van een) cluster aanpakken.

Het duinmodel kan het beste met verschillende hoogtes werken, daar waar de boulevards en de straat om min of meer gelijkwaardige wanden vragen. Qua hoogte kan in het duinmodel gevarieerd worden in de clusters door de grotere open ruimte in of rond de clusters.



Schema dat de bouwlagen van het duinmodel weergeeft, gepresenteerd in het ontwerp-RFP

Tevens bleek uit de reacties van de omgeving dat een nieuwe straat door het gebied op zeer grote weerstand zou stuiten. Ook de doorsnijding van het Badhuisplein met een nieuwe straat levert geen verbetering op ten opzichte van de huidige barrièrewerking van de Burg. Engelbertsstraat. Er komt dan zelfs nog een barrière bij. De

rechte boulevard nodigt uit tot hard rijden en verbetert daardoor ook niets aan de huidige barrièrewerking van de Burg. Engelbertsstraat. Model duin houdt het verkeer op de Burg. Engelbertsstraat, maar door een betere inrichting en door de afvang van toeristisch parkeerverkeer op/bij de polen kan het zoekverkeer minder worden, waardoor de druk afneemt.

Het totaal van deze afwegingen heeft geleid tot de keuze om met model 4 door te gaan.
Voor de keuze van het model in definitieve vorm zie paragraaf 2.3

2.3 BESLUITVORMING

Na het tekenen van de intentieovereenkomst tussen Gemeente Zandvoort en Vesteda in december 2002 is er gedurende de periode januari 2003 tot april 2004 sprake van onderzoek en bestudering en van bespreking van de modellen. In paragraaf 3.2 en bijlage 14 wordt ingegaan op het verloop van de participatie.

Vanaf april 2004 wordt er geen nieuw model meer ontwikkeld, maar gaat het om de invulling van het duinmodel.
Besprekingen in de gemeenteraad van Zandvoort van juni 2004 leiden tot een uit te werken opdracht, die resulteert in een duinmodel plus. Het duinmodel plus wordt in november 2004 gepresenteerd in het ontwerp-RFP (samen met een aangepast ontwerp-garantieplan).



maquette getoond bij het ontwerp-RFP

Ten opzichte van het eerdere duinmodel is in deze versie de ruimte voor toeristisch-economische functies op de polen Badhuisplein en Palace geoptimaliseerd, zowel in stedenbouwkundige verschijningvorm als in de gebruikswaarde voor de functies die daar zijn bedoeld. Het Badhuisplein wordt nu bereikt via een doorgetrokken Kerkstraat en heeft een de vorm van een herbergzaam plein met gebruiksmogelijkheden in de plinten.
Bij het Palacehotel is een passage de gekozen vormgeving om de bezoekers van het Station naar het strand te geleiden. Een wellnesscentrum is hiernaast geprojecteerd.
De beschikbare oppervlaktes zijn nu ruim voldoende om de toeristisch-economische functies in onder te brengen.

Als spiegelbeeld is in ‘het duin’ de bebouwing compacter en lager gemaakt dan in het eerdere model.



impressie, getoond in samenvatting van het ontwerp-RFP

Naar aanleiding van de besprekingen die volgen in de periode november 2004-juni 2005 worden nadere aanpassingen doorgevoerd, die uiteindelijk door besluiten van de gemeenteraad van de directie van Vesteda over het
RFP zijn bekrachtigd. (bijgevoegd als bijlagen 17 en 18).

Ten opzichte van het ontwerp zijn die aanpassingen opgenomen in de Nota van Wijzigingen (ook in bijlage 17) en in het voornoemde raadsbesluit; in dit RFP zijn die aanpassingen verwerkt.

Het gaat hier, behalve om aanpassingen in het Garantieplan, om het volgende:

- Het gebied Vuurboetstraat wordt beschouwd als een woonverbetergebied, wat inhoudt dat het uit de totaalopzet, het garantieplan en de exploitatie van het RFP wordt gehaald;
  de herontwikkeling wordt daar geënt op het (collectief) particulier initiatief;
  bij de herontwikkeling in overleg met de betrokkenen de gedachten uit het duinmodel door het college worden gehanteerd;
  in het bestemmingsplan de bedoelingen planologisch-juridisch worden vertaald.
- De grens tussen de gebiedsdelen De Favaugeplein en Badhuisplein worden aangepast;
  Voor het “verschoven” gedeelte worden de benadering en de aanduidingen van het gebied. De Favaugeplein gehanteerd.
- Hotel Zuiderbad wordt bij het gebiedsdeel Badhuisplein (3a) getrokken.
- Ter vergroting van de herhuisvestingskansen voor de bewoners van de Burg. Engelbertsstraat worden niet alleen vergelijkbare woningtypen mogelijk gemaakt in de deelgebieden Watertorenplein en Van Fenemaplein-dorpszijde, maar ook in het deelgebied De Favaugeplein zelf;
- Er worden variatiemogelijkheden in de gebieden tussen de polen getoond als voorbeelden van uitwerking naast het voorbeeld van de maquette;In het ontwerpbestemmingsplan worden deze opties beschreven.
- bij de concretisering van het Ruimtelijk Functioneel Plan Middenboulevard wordt ingezet op een eerste uitvoeringspakket bestaande uit de deelgebieden Watertorenplein, Pool Palace, Pool Badhuisplein en de Boulevard;
- Voor de overige gebiedsdelen wordt de herinrichting gebaseerd op het kwaliteitsniveau en het inrichtingsprincipe van het Ruimtelijk Functioneel Plan Middenboulevard, uit te werken in overleg met betrokkenen.

Varianten RFP


1

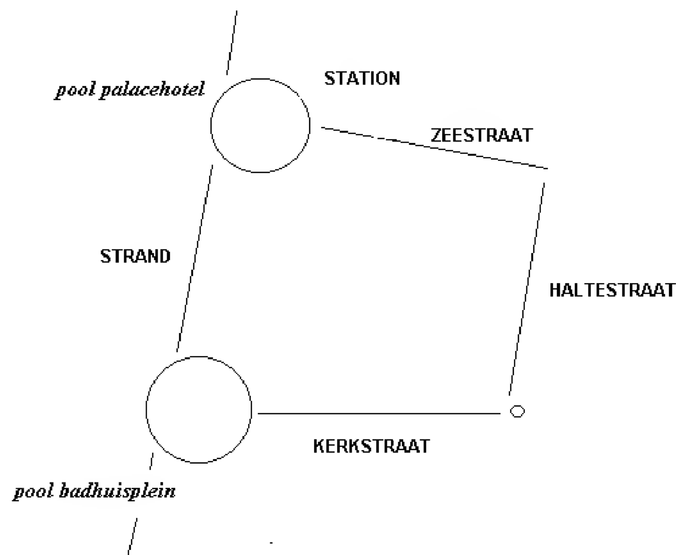

2


3

2.4 TOERISTISCH-ECONOMISCHE FUNCTIES

Horeca en retail

De Middenboulevard leent zich bij uitstek voor horeca- en retailvoorzieningen die aansluiten bij de gemaakte keuzes voor toeristische functies van de Middenboulevard.
Op het gebied van horeca zijn hoogwaardige hotelaccommodatie inclusief kuurmogelijkheden en gezondheidsgeoriënteerde voorzieningen de opties. In aanvulling daarop is er ruimte voor het hoger segment restaurants en bijvoorbeeld grand café's, theatercafé's en luxe lunchgelegenheden. Deze horecavoorzieningen ontbreken grotendeels in het centrum van Zandvoort, maar passen uitstekend binnen het wellnessconcept. Café's en discotheken gericht op het jongere uitgaanspubliek blijven geconcentreerd in het centrum van het dorp.



Om combinatiebezoek te stimuleren en daarmee de verblijfsduur van bezoekers te verlengen is het van belang dat het aanbod van winkels in Zandvoort versterkt en verbreed wordt.
Op het gebied van retail gaat de gedachte uit naar winkels die aansluiten bij en ondersteunend zijn aan:
het gezondheidsconcept en het thema sportief/actief. Daarbij kan gedacht worden aan een natuurvoedingswinkel, beautysalon, een waterwinkel, een winkel in buitensportartikelen maar ook een fietsenwinkel, een winkel in badkleding, strandartikelen, boeken en tijdschriften etcetera,

Flaneren

Ter hoogte van het Palace-complex en rondom het Badhuisplein worden nieuwe toeristisch-economische functies toegevoegd en bestaande functies versterkt. Dat geldt op termijn ook voor de ontwikkelingen aan de zeeboulevard.
In combinatie met verbetering van de ruimtelijke structuur wordt de flaneerfunctie van het Middenbouelardgebied vergroot en ontstaat een aantrekkelijk "wandelrondje" Zandvoort (station, boulevard, centrum). Zandvoort rolt als het ware de rode loper uit om bezoekers het jaar rond te ontvangen; een loper van station naar het strand en van de Kerkstraat naar Badhuisplein.

Programma

Het ontwikkelingsprogramma staat afgedrukt op blz 123.

2.5 WONEN[3]

Woonmilieus en doelgroepen
Relevant voor de bepaling welke 'woonproducten' in het plangebied Middenboulevard kansrijk worden geacht, is de bepaling welke doelgroepen interesse voor deze locatie zullen tonen. Voor de bepaling van kansrijke doelgroepen is naast marktgegevens ook gekeken naar het Woonbelevingsonderzoek 2000 van ECORYS-Kolpron (bijlage 9). Het onderzoek onderscheidt zes verschillende woonmilieus met daaraan gekoppeld doelgroepen, gewenste woningtype en architectuur.

Doelgroep	Typering
Ongebondenen	Vrijheid, Tegendraads, Eigenzinnig
Dynamische Individualisten	Succesvolle carrière, sportiviteit
Samenlevers	Huiselijkheid, (sportiviteit)
Stille Luxe	Huiselijkheid, ideale gezin
Verankerden	Geborgenheid, Huiselijkheid
Terugtreders	Afhankelijkheid, Passiviteit

Consequenties van vraag en aanbod op het woningprogramma
Bij het vergelijken van de huishoudens- en bevolkingsontwikkelingen, het huidige aanbod en de te onderscheiden doelgroepen uit het Woonbelevingsonderzoek, kan geconcludeerd worden dat:
er met name druk zal ontstaan op de seniorenmarkt,
daarnaast de startersmarkt een belangrijk onderdeel van het programma moet zijn,
er veel behoefte is aan ruim en exclusief wonen,

---
3 Voor zowel de economie als het wonen is een marktverkenning gedaan, zie bijlage 9, rapportage door Ecorys Kolpron.

maar dat in het programma ook ruimte voor de kleine huishoudens opgenomen moet worden.

Kansrijke doelgroepen voor de Middenboulevard
Op basis van het Woonbelevingsonderzoek en de potenties van het plangebied Middenboulevard worden hieronder kansrijke doelgroepen weergegeven.

<u>Dynamische individualisten</u> (15% van de Nederlandse huishoudens)
Jonge huishoudens (veel dertigers), meerpersoons, tweeverdieners en boven modaal inkomen.
Doelgroep vraagt: vrij, ruim en exclusief wonen of luxe appartement, identiteitsrijke architectuur, bijzondere ruimtelijke woningen.
Wonen aan strand als statussymbool.
Marktaandeel in Zandvoort: +/-

<u>Samenlevers</u> (17% van de Nederlandse huishoudens)
Jonge gezinnen (25-40 jaar), vaak 3 persoonshuishoudens, modaal en bovenmodaal inkomen.
Doelgroep vraagt: levendig, gezellig en knus wonen. Geen uitgesproken voorkeur voor kopen of wonen noch voor grondgebonden en gestapeld.
Marktaandeel in Zandvoort: +/-

<u>Stille luxe</u> (18% van de Nederlandse huishoudens)
Vooral 40-50ers, deels gezinnen en deels "empty-nesters" (55-plus), modaal en bovenmodaal inkomen.
Doelgroep vraagt: vrij en ruim wonen, architectuur met allure, hoog niveau service en veiligheid.
Marktaandeel in Zandvoort: ++

Opgemerkt dient te worden dat er ook geïnteresseerden van buiten Zandvoort zullen zijn; Zandvoort is immers deel van een regionale

markt en trekt uit geheel Nederland (en ook Duitsland) nieuwe inwoners aan. Zeker als er aantrekkelijke woningen worden gerealiseerd zal de vraag naar woningen op de locatie stijgen. De genoemde doelgroepen zijn zowel in koop als in huur geïnteresseerd.

Daar waar niet *rechtstreeks* wordt tegemoetgekomen aan bestaande en toekomstige behoeftes op de lokale en regionale woningmarkt zullen door de toevoeging van woningen in het gebied Middenboulevard *indirect* doorstromingseffecten ontstaan. Door verhuizingen naar de Middenboulevard worden elders woningen vrijgemaakt die beschikbaar komen voor (bijvoorbeeld) starters of jonge gezinnen.
De doorstromingseffecten zullen ook in de te handhaven voorraad in de Middenboulevard merkbaar zijn. Door middel van enquêtes is de interesse gepeild.
Bekeken moet worden welke woningtypes kansrijk zijn om deze verhuisbewegingen op gang te brengen.

Woonlocaties in de Middenboulevard
In het plangebied zijn delen benoemd waar wonen een dominante functie heeft en delen waar wonen aanvullend is op overige functies. De dominante woonfunctie geldt voor het gebied tussen Badhuisplein en Palacehotel en in het gebied van het Watertorenplein.

Er kan daarnaast onderscheid gemaakt worden tussen een tweetal woonmilieus: residentieel wonen en dynamisch wonen, boven en bij de voorzieningen.

Residentieel wonen in het Middenboulevardgebied wordt gekenmerkt door:

- de landschappelijke setting, wonen in het duin
- wonen nabij de zee en het strand
- het uitzicht
- de kwaliteit van de openbare ruimte.

Dynamisch wonen in het Middenboulevardgebied wordt gekenmerkt door:
de aanwezigheid van voorzieningen (horeca, winkels, toeristische voorzieningen)
de levendigheid van de openbare ruimte.

Programma
Het ontwikkelingsprogramma staat afgedrukt op blz 123
.

Programma (m² bvo) Middenboulevard Zandvoort - Duinmodel

	totaal		Watertoren plein (2)		Badhuis plein (3a)		Badhuis plein (3b)		Favauge plein (4)		Fenemaplein zeezijde (5)		Fenemaplein dorpzijde (6)		Palace plein (7)	
wonen	**65.186**	**68%**	**8.180**	**100%**	**1.118**	**72%**	**8.861**	**54%**	**21.320**	**89%**	**7.663**	**100%**	**3.147**	**61%**	**14.897**	**45%**
sector 1	6.519	7%	818	10%	112	7%	886	5%	2.132	9%	766	10%	315	6%	1.490	5%
vrije sector	58.667	61%	7.362	90%	1.006	65%	7.975	49%	19.188	80%	6.896	90%	2.832	55%	13.407	41%
niet-wonen	**30.645**	**32%**	**0**	**0%**	**435**	**28%**	**7.550**	**46%**	**2.695**	**11%**	**0**	**0%**	**2.000**	**39%**	**17.965**	**55%**
Retail	6.010	6%	0	0%	0	0%	3.230	20%	0	0%	0	0%	0	0%	2.780	8%
Horeca	1.470	2%	0	0%	0	0%	0	0%	1.470	6%	0	0%	0	0%	0	0%
Zakelijk	1.225	1%	0	0%	0	0%	0	0%	1.225	5%	0	0%	0	0%	0	0%
Welness	10.415	11%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	10.415	32%
Casino	2.270	2%	0	0%	0	0%	2.270	14%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%
Hotel	4.770	5%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	0	0%	4.770	15%
Overig	4.485	5%	0	0%	435	28%	2.050	12%	0	0%	0	0%	2.000	39%	0	0%
totaal	**95.831**	**100%**	**8.180**	**100%**	**1.553**	**100%**	**16.411**	**100%**	**24.015**	**100%**	**7.663**	**100%**	**5.147**	**100%**	**32.862**	**100%**

Programma (woningen) Middenboulevard Zandvoort - Duinmodel

	totaal		Watertoren plein (2)		Badhuis plein (3a)		Badhuis plein (3b)		Favauge plein (4)		Fenemaplein zeezijde (5)		Fenemaplein dorpzijde (6)		Palace plein (7)	
sector I	54	11%	7	12%	1	13%	7	11%	18	12%	6	11%	3	13%	12	11%
vrije sector	419	89%	53	88%	7	88%	57	89%	137	88%	49	89%	20	87%	96	89%
totaal	**473**	**100%**	**60**	**100%**	**8**	**100%**	**64**	**100%**	**155**	**100%**	**55**	**100%**	**23**	**100%**	**108**	**100%**

Deze cijfers zijn gebruikt als uitgangspunt in de grondexploitatie; het RFP biedt echter flexibiliteit bij de precieze invulling. (Sector I betekent sociale sector)

2.6 VERKEER EN PARKEREN[4]

Autoverkeer
Het Middenboulevardgebied wordt ontsloten door de Jacob van Heemskerckstraat, de Burg. Engelbertsstraat, de Thorbeckestraat en de Hogeweg.
De twee toeleidende wegen Jacob van Heemskerckstraat en Hogeweg bepalen door hun capaciteit de aan- en afvoer naar de Middenboulevard.
De Burgemeester Engelbertsstraat en in mindere mate de Thorbeckestraat verdelen het verkeer naar en van de bestemmingen in het gebied.
In het plan is de zeeboulevard het exclusieve domein voor het langzame verkeer.

Kan de wegenstructuur het toekomstige aanbod aan?
De hoofdverbinding door het gebied, de huidige Burg. Engelbertsstraat, heeft een intensiteit van 11.000- 14.500 motorvoertuigen per etmaal (afhankelijk van het seizoen). Dat is in de spitsperiode een belasting van 1100-1450 motorvoertuigen per uur (mvt) /uur.

De theoretische capaciteit van dit type wegen is 4000 mvt per uur in twee richtingen.
In de bepaling van het verkeersaanbod is uitgegaan van een toevoeging van circa 550 woningen. Met een gemiddelde verplaatsing van 2,5 per woning per etmaal (Onderzoek verplaatsingsgegevens 2001, ASVV) komt dat neer op 1375 mvt/etmaal.

[4] Zie ook bijlage 10, interne rapportage over de verkeersstructuur, gemeente Zandvoort. De huidige teksten over verkeer zijn gebaseerd op het GVVP 2000.

Tien procent hiervan is bepalend voor de spitsintensiteit, 137,5 mvt/uur.
Dit opgeteld bij de huidige spitsintensiteit levert een intensiteit per uur van afgerond 1600 mvt/uur maximaal.

Aangezien de theoretische capaciteit 4000 mvt/uur is, is te concluderen dat het wegenstelsel deze extra opname kan verwerken. Het verkeer naar en van de voorzieningen in en bij het gebied beweegt zich over het algemene op andere tijdstippen, maar zelfs als een deel daarvan in de (avond)spits zit, is er nog verwerkingsruimte.

Bij het berekenen van de toename van de intensiteiten van het autoverkeer in de toekomst moet rekening worden gehouden met een autonome groei van 2 % per jaar.
Over een periode van 20 jaar is dat een groei van 40 %. Zelfs dat kan de weg theoretisch nog opnemen (loopt op tot maximaal 2300 mvt/uur).

Echter, wanneer het een drukke zomerdag is wordt de capaciteit van het Zandvoortse wegennet bepaald door de snelheid van afwikkeling van parkeerverkeer op de aan- en afvoerende wegen. In het wegenstelsel is 'van buiten naar binnen' de Burg. Engelbertsstraat de laatste vanuit de beide hoofdrichtingen Heemstede en Bloemendaal. Capaciteitsgebrek op de overige wegen zal dan reden zijn voor filevorming.

De Burg. Engelbertsstraat en de Thorbeckestraat zijn in Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) van 2000 aangewezen als “Erftoegangsweg met inritconstructies”. Dit houdt in dat de maximum snelheid op deze weg wel 30 km/u is, maar dat de weg wel een doorstromingsfunctie heeft.

Aan de uiteinde van de het plangebied komen de openbare parkeerplaatsen voor de overige functies en eventueel het strand. Dat dient er voor te zorgen dat Burg. Engelbertsstraat en Thorbeckestraat zelf als ontsluitingsroute van woningen kunnen functioneren en minder als route voor zoekverkeer naar parkeerplaatsen.

Parkeren

In het plan zijn meerdere parkeergarages opgenomen: de bestaande garages Casino, Strandhotel, Van Fenemaplein en Schuitegat, en een flink aantal nieuwe of uitbreidingen op bestaande garages.
De Burgemeester Engelbertsstraat zal de ontsluitingswegen vormen voor de parkeergarages voor de woningen. De Jacob van Heemskerckstraat zal de ontsluiting vormen voor de grote parkeergarage gekoppeld aan het Passagecomplex.
De Watertorenpleingarage is ontsloten vanaf de hoek Hogeweg/Thorbeckestraat.
Deze laatste twee parkeervoorzieningen zullen voor een groot gedeelte de openbare plekken bevatten, direct ontsloten vanaf de grotere toevoerroutes.
De garages onder de woonclusters zullen voornamelijk worden gebruikt voor het parkeren gerelateerd aan het wonen.
Op de Burgemeester Engelbertsstraat en de Thorbeckestraat blijft de mogelijkheid van parkeren op de openbare weg.

Voor de parkeernormering is gebruik gemaakt van kengetallen van het CROW, Publicatie 182.

Er is een onderzoek gedaan naar de benodigde parkeerbehoefte en de in het plan aanwezige capaciteit.

Normen:

- Voor woningen in dit type stedelijk stedelijk gebied geldt een kengetal van 1,7-2,0 parkeerplaats per woning. Omdat er in Zandvoort nog geen keuze is gemaakt tussen sturend (minimaal) of volgend (maximaal) parkeerbeleid, wordt uitgegaan van het gemiddelde, 1,85 parkeerplaats per woning. Dit is inclusief 0,3 parkeerplaats voor bezoekersparkeren. Daarnaast is een scenario doorgerekend met 2,0 parkeerplaats per nieuwe woning. Voor de bestaande woningen is gerekend met 1,7 parkeerplaats per woning. Dit is gedaan omdat alle huidige plekken verdwijnen aangezien het stratenpatroon geheel gewijzigd wordt.
- Horeca: 7,65 parkeerplaats per 100m2
- Retail (winkels, etc): 3,75 parkeerpaats per 100m2
- Zakelijke dienstverlening: 2,4 parkeerplaats per 100 m2
- Welness: 3,4 parkeerplaats per 100m2
- Casino: 8,0 parkeerplaats per 100m2, aangezien het een bestaande functie betreft blijft de huidige norm gehandhaafd.
- Hotels: 1,0 parkeerplaats per 35 m2
- KNRM: 1,0 parkeerplaats per 80m2
- Museum:0,8 parkeerplaats per 100m2.

De opsomming hiervoor is een korte weergave van de uitkomsten van het parkeeronderzoek. Voor details wordt verwezen naar bijlage 11.

Het programma in het Ruimtelijk Functioneel Plan in relatie tot de gehanteerde normen resulteert in een parkeerbehoefte van circa 2800 parkeerplaatsen.
Bij dubbel gebruik van parkeerplaatsen kan de behoefte aan parkeerplaatsen worden gereduceerd tot bijna 2300 parkeerplaatsen.
In de plannen tot nu toe zijn afgerond een kleine 2250 parkeerplaatsen aanwezig. Op basis van bovenstaande is er dus een tekort van circa 50 parkeerplaatsen. Wanneer wordt uitgegaan van exclusief gebruik van parkeerplaatsen voor woningen, dus verkoop van plaatsen of afscherming van parkeergarages voor woondoeleinden komt dit tekort hoger te liggen. Met dezelfde methode is berekend dat er dan een tekort ontstaat van ongeveer 175 parkeerplaatsen.

Bij de uitwerking van dit plan zal het parkeren derhalve geoptimaliseerd dienen te worden. Mogelijkheden zijn een extra laag onder het Watertorenplein (115 parkeerplaatsen) of het vergroten van de huidige parkeergarage onder het Van Fenemaplein (125-240 parkeerplaatsen).

Een van de dingen die opvallen is het grote verloop van aanwezigheid van auto's op een dag. Er is een erg grote fluctuatie van aantallen. De vraag is hoe, indien mogelijk, hiermee om moet worden gegaan in de optimalisatie.

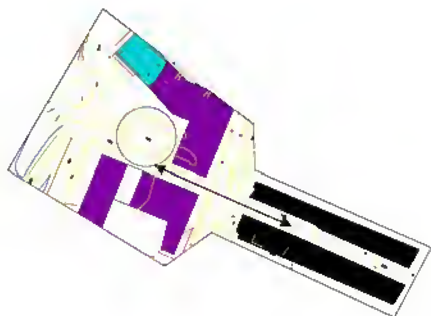
Fietsverkeer
In het GVVP 2000 is er van uitgegaan dat een in twee richtingen bereden fietspad wordt aangelegd langs de zeeboulevard. Dit fietspad verbindt het fietspad aan de Boulevard Barnaart met het fietspad richting Noordwijk.
Ook via de andere wegen (Burg. Engelbertsstraat, Thorbeckestraat, Hogeweg) zal de fietser aansluiting krijgen op bestaande verbindingen.
Conflicten met wandelaars zullen door fysieke maatregelen moeten worden voorkomen.



Fragment GVVP 2000, met hoofdfietsroutes (donkergroen) en secundaire routes plus een recreatieve route langs de kust

Voetgangers

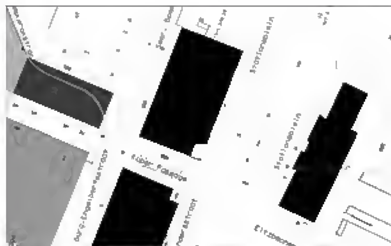
Met de realisering van dit plan wordt de Kerkstraat doorgetrokken richting Badhuisplein. Hierdoor komt de oversteek van de Burg. Engelbertsstraat in de Kerkstraat te liggen, waarna men dan pas een plein op loopt.



Van de kerkstraat naar de Boulevard

Andersom vormt het plein duidelijk het begin van de route naar het dorp via de Kerkstraat.

De route van het station naar het strand wordt na de oversteek over het Stationsplein een duidelijke vormgegeven route.
Referentie is de vroegere passage van station naar strand.



Van het station, via de passage naar de Boulevard



De oude passage

Openbaar vervoer

De belangrijkste aanvoer en afvoer wordt verzorgd door de trein. Het plan voorziet in een directe en rechte looproute naar het strand (de nieuwe Passage). Door de Burg. Engelbertsstraat kan een buslijn blijven lopen.
In het GVVP wordt er van uitgegaan dat er mogelijk een vorm van lightrail in Zandvoort komt. In dat geval is het gewenst dat deze langs de Boulevard komt te rijden. Op het Provinciale deel van de Boulevard Barnaart is reeds een ruimte gereserveerd van 7.20m breedte voor een eventuele realisatie van een lightrail-spoor. Op korte termijn wordt deze ruimte benut als busbaan. De optie lightrail is in de plannen niet uitgesloten, maar ook niet voorzien van een concrete reservering. Op dit moment zijn de realiseringsopties niet hoog, maar als daar in de toekomst meer perspectief op is, kan aan de zeezijde naar ruimte worden gezocht. Dit gaat dan wel ten koste van wandelgebied en/of duin.

3 HAALBAARHEID

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de verschillende aspecten van de haalbaarheid van het plan; financiële en maatschappelijke haalbaarheid

3.1 FINANCIEEL PERSPECTIEF

Om de herstructurering van de Middenboulevard te realiseren zijn forse investeringen noodzakelijk: voor het verwerven van vastgoed, voor het produceren van bouwrijpe gronden, voor de (her)inrichting van de openbare ruimte en voor garanties voor betrokkenen. Tegenover de grondkosten staan de grondopbrengsten die voortkomen uit de realisatie van het nieuwe programma.
Er is sprake van een financieel haalbaar plan indien de grondopbrengsten uit het programma, de genoemde grond- en overige kosten geheel kunnen afdekken, daarbij rekening houdend met de invloed van rente en inflatie gedurende de looptijd van het totale project.

In de ontwikkelingsfase is reeds gebleken dat een kostendekkende situatie slechts is te bereiken indien een zeer fors programma in een zeer hoge dichtheid wordt gerealiseerd. Gezien de kwaliteitsdoelstellingen die elders in het Ruimtelijk Functioneel Plan zijn aangegeven, is het realiseren van een dergelijk fors programma niet wenselijk. Binnen de zoekruimte voor de toekomstige stedelijke kwaliteit van de Middenboulevard moet dan ook rekening worden gehouden met een structureel financieel tekort.

Uit de financiële analyses van de ruimtelijke modellen is reeds gebleken dat er tekorten zijn.

Ten opzichte van dit tekort is op voorhand geen concrete dekking te benoemen. Wel zijn landelijke en Europese subsidies mogelijk indien het plan tenminste voldoet aan de gestelde voorwaarden en tijdslimieten.

3.1.1. Subsidiemogelijkheden

Op grond van het regionale, landelijke en ook het internationale belang van Zandvoort zijn subsidies te verwachten. De mate waarin kan worden voorzien in externe bijdragen zal dus van grote invloed zijn op de financiële haalbaarheid van onderdelen van het totale plan. Andersom geldt ook dat naarmate meer wordt voldaan aan de onderliggende doelstellingen en criteria van de subsidieregels, de kans op toekenning van bijdragen toeneemt.

Een belangrijk aspect in het subsidietraject is de mate waarin een politiek en maatschappelijk draagvlak bestaat voor het gehele project. Daarin schuilt het financiële risico dat het wenselijk is een positief standpunt over het RFP in te nemen, vooruitlopend op zekerheden over de mate waarin en de tijdstippen waarop subsidies worden verkregen.

Om enig inzicht te verkrijgen in de omvangrijke subsidieregels, is er in 2003 een quick scan naar de subsidiemogelijkheden uitgevoerd. Opgemerkt moet worden dat subsidieregelingen voortdurend in beweging zijn en er sindsdien mogelijk wijzigingen hebben plaatsgevonden. Zandvoort als badplaats heeft niet alleen een lokale betekenis, maar voorziet in recreatiemogelijkheden met name op regionaal schaal, maar ook op landelijk en internationaal niveau. Uit de quick scan is gebleken dat de herstructurering van de Middenboulevard -voor zowel het totaal als de afzonderlijke planelementen- voor subsidie in aanmerking kan komen.

Vooralsnog zijn 16 subsidieregelingen geïnventariseerd, namelijk:
4 Europese subsidieregelingen;
7 Nationale subsidieregelingen;
5 Provinciale subsidieregelingen.

In bijlage 12 de subsidiescan uit 2003.

Europese regelingen

Hierbij gaat het met name om de ontwikkeling van kustgebieden op het gebied van toerisme waarbij samenwerking plaatsvindt tussen provincies, gemeenten en ondernemingen.
Projecten met betrekking tot recreatie, duurzame ontwikkeling en het verbeteren van de regionale identiteit zijn subsidiegevoelig alsook projecten voor natuurwaarden in Europees verband met daarbij aspecten als kennisoverdracht, pilot- en voorbeeldprogramma.

Nationale regelingen

Op nationaal niveau zijn ten eerste middelen beschikbaar voor infrastructurele verbeteringen maar ook duurzame kwaliteitsverbeteringen in het algemeen zijn van belang. Daarnaast is het versterken van het toerisme en de recreatiesector belangrijk met name het bevorderen van het inkomend toerisme. Door een kwalitatieve verbetering van het aanbod dient het inkomend reisverkeer te groeien, zo is de doelstelling.

Evenals bij de Europese regelingen kan het indienen van de Middenboulevard als voorbeeldproject (voor het bevorderen van regionale en toeristische waarden), een gunstig effect hebben op het verkrijgen van extra middelen.

Het Ministerie van Economische Zaken heeft Zandvoort aangewezen als de Noord-Hollandse vertegenwoordiger in het Project Kwaliteitsimpuls badplaatsen dat loopt tot en met 2006.

Provinciale regelingen

Het verbeteren van de infrastructuur en het toerisme met name op (boven)regionaal niveau speelt hierbij een belangrijke rol. Gaat het bij de Europese en landelijke subsidies om verbeteringen op het niveau van het totale project, bij de provinciale regelingen zijn met name planelementen (infrastructuur, toerisme) en specifieke initiatieven van belang.

Een combinatie van rijks- en provinciale middelen wordt gevonden in de besteding van de gelden in het kader van het Investeringsbudget Stedelijke Vernieuwing.

De provincie Noord-Holland onderzoekt de mogelijkheid van een toekenning uit de zogenaamde UNA-gelden en uit het Budget Locatiegebonden Subsidies.

Second opinion

In het besluit van de Gemeenteraad van 9 juni is gesteld dat er een “second opinion” moet worden uitgevoerd. Deze wordt uitgevoerd door BNG/OPP.

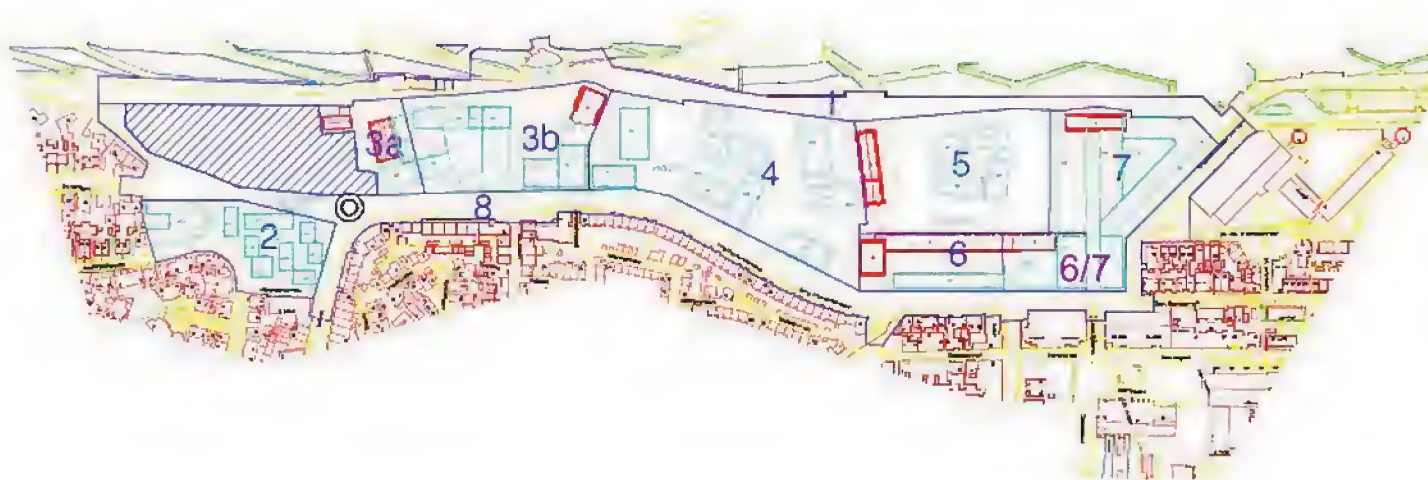
3.1.2 Grondexploitatie; deelgebieden en fasering[5]

De grondexploitatie vormt het financiële kader voor de herstructurering van de Middenboulevard. Het duinmodel is het ruimtelijke uitgangspunt voor de berekening geweest. In het plangebied zijn 9 deelgebieden onderscheiden ieder met een afzonderlijk financieel resultaat. De gebiedsgrenzen zijn ten opzichte van het ontwerp op enkele punten aangepast.

1. Boulevard
2. Watertorenplein
3a. Badhuisplein
3b. Badhuisplein
4. De Favaugeplein
5. Fenemaplein zeezijde
6. Fenemaplein dorpzijde
7. Palaceplein
8. Burg. Engelbertsstraat

5.

niet meer in exploitatie opgenomen ten opzichte van het ontwerp



Deze indeling komt ook terug in hoofdstuk 4, het vervolg.

---

[5] Bijlage 13: Grondexploitatie versie september 2005 (vertrouwelijk)

Voor de berekeningen zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

algemene uitgangspunten
Het definitieve RFP is de basis voor het opstellen van de exploitatie.
De herstructureringsperiode is gesteld op 2005 – 2016. Voor de rente is 6% aangenomen en voor de prijsstijging, zowel aan de kosten – als de opbrengstenkant, is rekening gehouden met 2,5%. Alle bedragen zijn exclusief BTW gesteld op het prijspeil 1 januari 2005.

grondkosten
De verwervingskosten zijn op het niveau van de kadastrale eenheid geïnventariseerd en begroot aan de hand van de meest actuele markt- en WOZ-gegevens. De civieltechnische kosten voor het bouw- en woonrijp maken zijn bepaald op basis van het grondgebruik in de nieuwe situatie en onderbouwde eenheidsprijzen. Tevens is voorzien in de gangbare plankosten en in een budget in het kader van het garantieplan.

garantieplan
De in het definitieve garantieplan opgenomen maatregelen zijn verwerkt in de exploitatie.

grondopbrengsten
Voor het bepalen van de grondopbrengsten is rekening gehouden met het nieuw te realiseren programma. Per functie zijn marktconforme grondprijzen opgenomen.

fasering
De budgetten voor grondkosten en grondopbrengsten zijn onder invloed gebracht van de rente en inflatie. De fasering van de hierbij aangegeven oplevering van de woningen is daarvoor een goede indicatie. De fasering van de grondkosten en de andere programma onderdelen is daaraan gekoppeld.

Gestart wordt met de deelgebieden die in financiële zin het meest verantwoord zijn. Gedurende de realisatieperiode van de deelgebieden Watertorenplein, Badhuisplein (3a) en Palacecomplex dient overeenstemming te worden bereikt over subsidiebijdragen voor de vervolgontwikkelingen. Overeenkomstig het raadsbesluit wordt ook met de aanpak van Badhuisplein (3b) en de boulevard in het eerste deel van de planperiode een aanvang gemaakt.
In 2011 is volgens deze fasering, de situatie zichtbaar dat naast de genoemde deelgebieden tevens het Palacecomplex, het gehele Badhuisplein en de Boulevard zijn gerealiseerd.

resultaat en dekking
De totale grondkosten kunnen voor circa 55% worden gedekt door de grondopbrengsten die voortkomen uit de realisatie van het totale programma. Een verdere verhoging van de bijdrage uit het programma is onverantwoord omdat dit leidt tot hogere marktwaarden van bijvoorbeeld de woningen, waardoor de afzet sterk onder druk komt te staan.

Dekking van het resterende tekort moet dus met externe bijdragen tot stand komen.
Van belang daarbij is dat subsidies niet ineens maar op verschillende momenten gedurende de looptijd van het project beschikbaar kunnen komen.

De fasering is dus een belangrijk sturingsmechanisme om ervoor zorg te dragen dat subsidies beschikbaar zijn op de momenten dat de tekorten voor de subsidiegevoelige onderdelen zich manifesteren. De fasering is zo gekozen dat de realisatie van de eerste deelgebieden op een financieel verantwoorde wijze kan plaatsvinden, terwijl tegelijkertijd meer zekerheden over subsidies voor de vervolgprojecten tot stand kunnen worden gebracht.

Er zullen geen gebiedsdelen in ontwikkeling worden genomen, voor daar voldoende financiële dekking voor is.

3.2 MAATSCHAPPELIJKE HAALBAARHEID

Betrokkenheid en participatie
Het tot stand brengen van plannen als het voorliggende is geen bezigheid die achter gesloten deuren plaatsvindt. Het is vanzelfsprekend dat belanghebbenden in het proces betrokken worden.

In de intentieovereenkomst is als participatievorm de “klankbordgroep” beschreven. Al doende is ruimte gegeven voor andere inkleuringen van het overleg. Er zijn bijeenkomsten gehouden op momenten waarop een stap voorwaarts moest worden gezet en de inbreng is mede van invloed geweest op de vervolgkeuzes. Ook is gehoor gegeven aan de wens tot ad hoc overleg met personen, groepen of bedrijven die daar behoefte aan hadden.

Daarnaast hebben betrokkenen gevraagd en ongevraagd gedurende het gehele wordingsproces commentaar gegeven via schriftelijke weg en in bijeenkomsten van raadscommissies en raad.

In bijlage 14 wordt nader ingegaan op de participatie en inbreng van betrokkenen.

Ondanks de omvang en de intensiteit van het ingebrachte commentaar en het begrip dat men voor individuele belangen kan hebben wil dit niet zeggen, dat in alle gevallen rekening kan worden gehouden met de inbreng van belanghebbenden. De gemeente dient namelijk ook oog te hebben voor het algemeen belang, zeker wanneer in het gebied het voornemen bestaat nieuwe ontwikkelingen toe te staan. Deze grijpen per definitie in de bestaande situatie. Belangen van werkgelegenheid, volkshuishuisvesting, toerisme of stads/dorpsvernieuwing kunnen van groter belang zijn dan het individueel belang. Het gemeentebestuur dient bij de afweging en de besluitvorming rekening te houden met voormelde aspecten. Dit kan tot gevolg hebben, dat belangen van derden hiervoor moeten wijken. Het kan ook noodzakelijk zijn dat een particulier bezit moet worden aangekocht om de beoogde ontwikkeling te realiseren. Dit gebeurt in eerste instantie langs minnelijke weg. In het uiterste geval kan de gemeente via een gerechtelijke uitspraak een aankoop forceren.

De inbreng van betrokkenen via de weg van de georganiseerde participatie en via de weg van spontane reacties en contacten met het bestuur heeft gedurende het proces van bespreking en besluiten tot aanpassingen geleid.
In een nota van het college die ingaat die op ingekomen brieven (opgenomen in bijlage 14) komt tot uiting hoe commentaren zijn verwerkt.

De raad heeft in haar besluit van 9 juni uitgesproken dat de uitwerking in de deelgebieden in overleg met betrokkenen moet plaats vinden en dat er voor elk deelgebied een communicatieplan zal worden opgesteld.

Garantieplan
Het ingrijpen in de bestaande omgeving treft de belanghebbenden in het gebied. De gevolgen daarvan zijn te beschrijven in algemene zin, maar het is nodig verder te gaan en zicht te bieden op de regelingen die te treffen zijn bij de realisatie van het Ruimtelijk Functioneel Plan. In het parallel aan dit Ruimtelijk Functioneel Plan verschijnende Garantieplan wordt daar op ingegaan. Het Garantieplan is door de raad vastgesteld.

Het Garantieplan biedt niet alleen zicht op de regelingen en procedures, maar gaat ook in op wat de betrokkenen kunnen verwachten. Zo is het uitgangspunt dat zij die hun eigendom zullen verliezen zeer ruime kansen krijgen om in het gebied een nieuwe positie in te nemen.
Als het om woningen gaat zal daarbij de gelegenheid worden gegeven nieuwe woonruimte af te nemen of in eigendom te verkrijgen, aansluitend op individuele wensen.
Voor eigenaren en gebruikers van bedrijfsruimte en garages geldt hetzelfde.
Het kunnen realiseren van het Ruimtelijk Functioneel Plan vraagt, juist als het gaat om het veiligstellen van de belangen van de betrokkenen, nog veel en intensieve begeleiding. Deze zal in de vervolgfases worden gegeven.

Ook moet de fasering zodanig zijn dat verhuizingen en herplaatsing kunnen worden uitgevoerd. Hier is rekening mee gehouden; zo is als één van de eerste locaties het nu nog lege Watertorenplein in beeld.

Mogelijk zal, ondanks alle inspanningen, niet voor ieder die dat wil een plek gevonden kunnen worden. Financiële regelingen zijn dan de laatste optie.

Erfpacht

Voor de gebouwen die gehandhaafd worden zal in een Plan van Aanpak onderzocht worden of de vigerende erfpachtcontracten worden vervangen door nieuwe erfpachtcontracten of door koopcontracten voor de grond.

4 HET VERVOLGPROCES

Nadat het *Ruimtelijk Functioneel Plan* is vastgesteld wordt er gewerkt aan het *Ontwikkelingsplan* dat meer in detail gaat regelen hoe Middenboulevard ingevuld zal worden. Tegelijk legt de gemeente in een *bestemmingsplan* de juridische grondslag vast voor deze ruimtelijke ontwikkeling. Dit hoofdstuk geeft inzicht in de betekenis van beide vervolgstappen. Daarnaast wordt een planning gemaakt voor de verdere ontwikkeling van de Middenboulevard in stappen tot 2016.

4.1 PROCESINRICHTING

Het Ruimtelijk Functioneel Plan vormt de afronding van de haalbaarheidstudie naar de mogelijkheden tot herstructurering van de Middenboulevard. In het Ruimtelijk Functioneel Plan is een weergave gegeven van de ruimtelijke en functionele analyse en heeft een verkenning van de maatschappelijke en financiële haalbaarheid plaatst gevonden. Ook wordt een inkijk in de beheers- en inrichtingaspecten gegeven (hoofdstuk 5).

De volgende fase is het uitwerken van de randvoorwaarden en kwaliteitseisen waarbinnen de ontwikkelingen in het Middenboulevardgebied plaats kunnen vinden. De figuur hiernaast geeft schematisch de inmiddels doorlopen en nog te doorlopen fasen aan. Elke fase kent haar eigen organisatievorm en levert een (eind)product.

De ontwikkeling van de Middenboulevard zal een lange periode in beslag nemen. In het Ruimtelijk Functioneel Plan is op hoofdlijnen het plan voor het Middenboulevardgebied vastgelegd. Verder uitwerking is noodzakelijk om de duurzaamheid van het plan te waarborgen. Het *Ontwikkelingsplan*

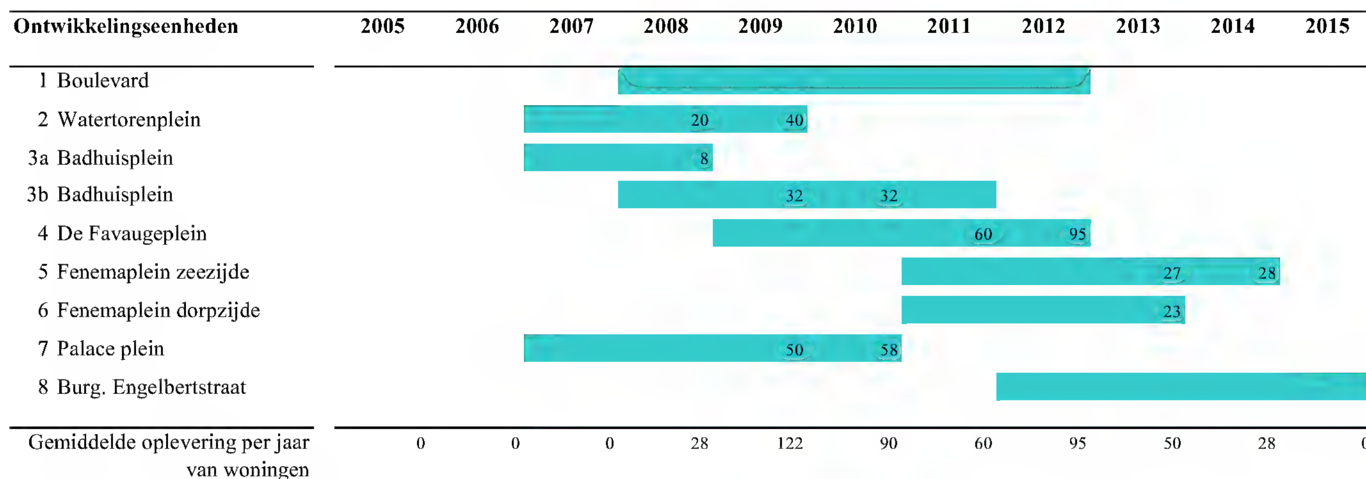


vormt het toetsingskader voor lopende en nieuwe ontwikkelingen binnen het gebied. Daarnaast is het een sturingsinstrument om ambities voor het gebied om te zetten in concrete plannen.

In het Ontwikkelingsplan wordt nader ingegaan op de stedenbouwkundige invulling van de verschillende deelgebieden zoals deze in het Ruimtelijk Functioneel Plan gedefinieerd zijn. De beeldkwaliteit van de openbare ruimte en architectonische invulling van gebouwen wordt vastgelegd. Daarnaast worden procedures beschreven van de ontwikkeling van de afzonderlijke gebieden en hoe initiatieven van derden tot ontwikkeling kunnen komen.
Er wordt een planning uitgewerkt voor de ontwikkeling en realisatie van de deelgebieden en de grensoverschrijdend plannen (openbare ruimte, infrastructuur). Goede afstemming van activiteiten binnen en tussen deelgebieden heeft hierbij de aandacht evenals het afstemmen van activiteiten in relatie tot het zomerseizoen.

Gelijktijdig met het opstellen van het ontwikkelingsplan vindt een verdere uitwerking van de grondexploitatie plaats.
Ook het Garantieplan wordt in praktijk gebracht.

Het Ruimtelijke Functioneel Plan geeft per ontwikkelingsvlek, een stedenbouwkundige ‘enveloppe’, de ontwikkelingscapaciteit aan. Hierbij worden minimum en maximummarge aangegeven en dit zowel wat betreft de “footprint” als de te realiseren hoogtes.



4.2 PLANNING

Op grond van een bestudering van haalbaarheidsaspecten is een gewenste planning van de ontwikkeling en realisatie van deelgebieden opgesteld. In bovenstaande figuur is de planning weergeven.

Bij het opstellen van de planning zijn gebieden welke een grote bijdrage leveren aan de ambities van de Middenboulevard eerder in de tijd gezet – zij het uiteraard niet alle tegelijkertijd. Op deze locaties starten heeft een spin-off" werking op overige ontwikkelingen. Ook locaties waar ontwikkelingen relatief eenvoudig gerealiseerd kunnen worden zijn in het begin geplaatst. Dit zijn gebieden waar eigenaren graag een kwaliteitsslag willen maken of waar de gemeente eigenaar is.

4.3 BESTEMMINGSPLAN

Het Ruimtelijk Functioneel Plan zal tevens als basis dienen voor het op te stellen bestemmingsplan. In een bestemmingsplan komt te staan wat de gebruiks- en bouwmogelijkheden voor een bepaald gebied of perceel zijn. In de wet zijn bepalingen opgenomen, waaraan een bestemmingsplan moet voldoen en wat voor procedure er gevolgd moet worden voordat een bestemmingsplan rechtskracht heeft. In het proces zijn diverse momenten opgenomen, waarbij belanghebbenden kunnen reageren. De bestemmingsplanprocedure zal dus eerst worden gestart, nadat het Ruimtelijk Functioneel Plan door de gemeenteraad is vastgesteld.

Zolang er geen nieuw bestemmingsplan wordt vastgesteld dienen bouwaanvragen te worden getoetst aan de huidige planologische regeling voor dit gebied. Voor een groot deel van de boulevard is echter geen bestemmingsplan van kracht, zodat hiervoor de bepalingen van de bouwverordening van toepassing zijn. Op basis van deze verordening zou op een groot aantal plekken gebouwd kunnen worden, die in de gewenste toekomstige structuur juist onbebouwd moeten blijven of waar een kleinschalige bebouwing juist gewenst is. Om die reden is voor het gebied een voorbereidingsbesluit genomen dat ongewenste ontwikkelingen blokkeert.

Nadat het bestemmingsplan in procedure is gebracht biedt de wet tevens de mogelijkheid om hierop te anticiperen. Dit betekent dat, voordat het bestemmingsplan rechtskracht heeft verkregen, toch bouwvergunningen verleend kunnen worden voor plannen die passen in de nieuwe visie op Middenboulevard. Het college is verplicht om bij elke aanvraag te overwegen of vooruitlopend op een bestemmingsplan bouwvergunning kan worden verleend. Hier is in de wet ook een procedure voorgeschreven, waarbij belanghebbenden tot aan de Raad van State kunnen procederen.

Omdat er nog geen formeel besluit is genomen ten aanzien van een bestemmingsplan of een vrijstellingsprocedure heeft het geen zin om op dit moment een bezwaar of een aansprakelijkheidstelling bij de gemeente in te dienen. Zodra dit wel het geval is, zal dit op de gebruikelijke wijze worden gepubliceerd

Uitgangspunt is om voor het gehele gebied van de Middenboulevard een bestemmingsplan vast te stellen, waarbij de grenzen aansluiten op de bestemmingsplannen “Zandvoort Zuid”, “Boulevard Zuid”, “Boulevard Noord” en “Centrum”.

Een bestemmingsplan kan *conserverend* zijn, waarbij de bestaande situatie wordt gehandhaafd of *ontwikkelend*, waarbij wordt ingespeeld op de nieuwe ontwikkelingen in het gebied. Voor de Middenboulevard zal het bestemmingsplan een menging zijn van conserverend en ontwikkelend.
Bij een (gedeeltelijk) conserverend bestemmingsplan kan worden gedacht aan het in planologische vastleggen van de bebouwingsvlakken, bouwhoogten en functie voor gebouwen die in het gebied gehandhaafd blijven.

Ten aanzien van nieuwe ontwikkelingen biedt de Wet op de Ruimtelijke Ordening (WRO) de mogelijkheid om deze ontwikkelingen direct positief te bestemmen (in een concrete bestemmingsbepaling vast te leggen) of deze ontwikkelingen op termijn positief te bestemmen door middel van een uitwerkingsbevoegdheid als bedoeld in artikel 11 van de Wet op de

Ruimtelijke Ordening. De bestemming wordt in het bestemmingsplan dan vooralsnog globaal aangeduid.

Bij het direct positief bestemmen van nieuwe ontwikkelingen kan na het onherroepelijk worden van het bestemmingsplan een bouwvergunning worden verleend. Ook bestaat de mogelijkheid door middel van een vrijstellingsprocedure (als bedoeld in artikel 19 WRO) hierop te anticiperen. Voorwaarde voor het direct positief bestemmen is o.a. de (economische) uitvoerbaarheid van het project. Dit betekent, dat er zicht moet zijn op de financiële haalbaarheid van het plan, zeker wanneer hiervoor gemeentelijke investeringen worden gevraagd.

Bij een uitwerkingsbevoegdheid kan eerst bouwvergunning worden verleend, nadat het uitwerkingsplan door de gemeenteraad of college van burgemeester en wethouders in vastgelegd en indien noodzakelijk door Gedeputeerde Staten is goedgekeurd. De economische haalbaarheid behoefte bij de vaststelling van het bestemmingsplan niet te worden aangetoond. Deze onderbouwing komt pas aan de orde op het moment, dat het uitwerkingsplan wordt vastgesteld.

De gemeenteraad heeft ten aanzien van het bestemmingsplan de volgende besluiten genomen:

- Het gebied Vuurboetstraat wordt beschouwd als een woonverbetergebied, de herontwikkeling wordt geënt op het (collectief) particulier initiatief, bij de herontwikkeling worden in overleg met de betrokkenen de gedachten uit het duinmodel door het college gehanteerd; in het bestemmingsplan worden de bedoelingen planologisch-juridisch vertaald.
- in het kader van het bestemmingsplanproces worden de uitwerkings-, respectievelijk wijzigingsbevoegdheid per deelgebied overgelaten aan de gemeenteraad, waarbij per variant het aantal woningen en een termijnplanning wordt bepaald.

4.4 COMMUNICATIE[6]

De Middenboulevard als ‘communicatieobject’ is een product met meer gezichten. Het is in toeristisch opzicht een deel van Zandvoort als geheel. Het is daarnaast als woongebied een locatie met veel potenties qua ligging. Maar het gebied Middenboulevard is vooral voor de direct betrokkenen en de het Zandvoortse bestuur inmiddels synoniem aan vele jaren studie, discussie en belangentegenstellingen.

Het moeizame verloop van het proces Middenboulevard zal uiteindelijk (moeten) worden overvleugeld door het beeld van nieuwe kansen en een nieuw elan.

Het uitdragen van de boodschap dat de Middenboulevard wordt vernieuwd zal gebaseerd worden op de inhoud en gedachten van dit plan. Met aspecten als structurele aanpak, originele benadering, kwaliteit en toekomstwaarde kan worden aangetoond dat het ‘armoedige’ beeld van nu zal veranderen. Er komt een moment dat de Middenboulevard zichzelf verkoopt: als de uitvoering eenmaal is gestart en de resultaten van de inspanningen van nu zichtbaar worden.

[6] Zie ook bijlage 15 rapportage Ambities richten van Boer en Kroon

Voordat dit zo ver is dient de communicatiestrategie verder te worden ingevuld.
Daarbij spelen de volgend elementen:
Onderscheidende uitstraling, een eigen identiteit;
Weten wie de ‘concurrenten‘ zijn,
Reageren op de behoeften van de doelgroepen.

Door het vaststellen van de Nota Toeristisch Economische Functies Middenboulevard is richting gegeven aan een productformule, waarmee een eigen gezicht is op te bouwen, in aansluiting op de promotie van Zandvoort als geheel. ‘Wellness’ en wonen gaan hand in hand in dit gebied en bieden veel kansen. Begrippen als levendig, dynamisch, evenwichtig, de menselijke maat, zorgzaam, natuurlijk, sportief en aangenaam woonklimaat zijn even zo vele aanknopingspunten voor een positionering, waarbij niet alleen het zomerseizoen het gezicht zal bepalen. Bij het uitdragen van het nieuwe elan horen een eigen naam en logo, waaruit de bedoelingen spreken.

De partijen die vergelijkbare ‘producten’ aanbieden, komen met de nadere profilering steeds scherper in beeld. Uiteraard zijn dit andere badplaatsen, maar ook andere aanbieders van vertier, rust, woningen, wellness en zo voorts. Het gaat niet aan om je af te zetten tegen anderen, maar Zandvoort en de Middenboulevard zouden zich wel een positie moeten veroveren, waardoor zij in beeld zijn bij keuzes voor bedrijfsvestiging, woning of recreatie.

De doelgroepen zijn te benoemen en bestaan uit (huidige en toekomstige) bewoners en ondernemers en de (potentiële) toeristen. De aandacht tot nu toe is gericht geweest op de huidige gebruikers en dit is niet ten onrechte. Maar degenen die nu als eersten geïnteresseerd moeten worden zijn potentiële investeerders.

De uit te werken communicatiestrategie berust op twee pijlers: het behoud van de goede bestaande kwaliteiten en inzetten op de nieuwe ambities.

Per deelgebied zal de aanpak worden vastgelegd in een communicatieplan. Ook wordt er in geregeld hoe de informatieverstrekking richting bewoners, ondernemers en belanghebbenden plaatsvindt.

5 BEHEER- EN INRICHTINGSASPECTEN

In dit laatste hoofdstuk wordt ingegaan op de aandachts- en uitgangspunten die bij de daadwerkelijke realisering komen kijken.

5.1 OVER WIND EN DUINEN

Windhinder

In de huidige situatie ondervindt men veel hinder van wind rond de hoge gebouwen in het gebied. Daarom is de beperking van de windhinder, het terugbrengen van een niveau dat normaal is aan de kust, een onderdeel van de ontwerpopgave geweest.

Achter de ontwikkeling van de modellen zit de volgende gedachtegang.
Bij model 1 zijn grote bouwblokken met tussenstraten bedacht, hierdoor moet alle wind, opgevangen door de grote bouwblokken, door de straten geleid worden. Dat levert veel windhinder op.
Bij modellen 2 en 3 krijg je smallere bouwblokken met smallere tussenstraatjes. Doordat deze straatjes smaller zijn zal de windhinder hierin toenemen ondanks de smallere bouwblokken.

Hoewel er dus op plekken verbeteringen ten opzichte van de huidige situatie zullen worden bereikt, is geen van deze drie modellen naar verwachting ideaal.

Bij het model duin zijn er grote open stukken waar de wind vrij spel heeft, dus nergens tegenaan botst of tussendoor behoeft te worden geperst. Dit vrije spel van de wind maakt dat de kracht er van geleidelijker wordt verdeeld. Daarnaast zullen de clusters zo geplaatst worden dat ze beschutting bieden of althans geen extra windhinder opleveren in het binnengebied ten opzichte van lege situatie.

Rondom het Palacecomplex wordt een beschutte omgeving geschapen. Eén van de plekken waar nu veel windhinder is (onderdoorgang onder het gebouw Van Fenemaplein/Passage) is afgesloten.

De keuze voor het duinmodel biedt het perspectief dat de hinder tot op aanvaardbaar niveau is terug te brengen.
Het is de bedoeling dat in de fase van de nadere uitwerking het duinmodel nog in de windtunnel getest wordt. Deze investering vraagt een goede voorbereiding en is te kostbaar om dit stadium te doen en later bij nadere uitwerkingen nog een keer.
Dit is meteen een reden dat de clusters, maar ook andere gebouwen nog niet precies zijn vast te leggen, aangezien uit het windhinder-onderzoek nog zou kunnen blijken dat er wat aanpassingen moeten worden gedaan om aan het uitgangspunt, een normaal windniveau voor het kustgebied, te voldoen.

Duingebied in de Middenboulevard.

In het plan zit een groot gedeelte nieuw te maken duin. Eén van de vragen die gesteld zijn is of dat duin geen extra overlast gaat geven in het dorp, aangezien zand stuift. Hiervoor is technisch advies gevraagd bij de afdeling groen van de gemeente Zandvoort om aan te geven op welke manier dat duin kan worden vastgehouden.
(foto's zijn voorbeeld hydroseeding in talud)



Om het duingebied op zijn plek te houden is het goed om helm te planten en daarna een zaadmengsel voor zandgronden te strooien. Het zaadmengsel moet worden aangebracht via "hydroseeding". Hiermee komt een soort laagje op de duinen te liggen waardoor verstuiving van het duin wordt tegengegaan. Wanneer de zaden zijn ontkiemd en de helm groeit is het verstuiven nihil. De hydroseeding kan ook in een kleur worden aangebracht, echter het materiaal blijft maar een paar maanden op kleur. Voor verdere verscheidenheid aan planten zijn plantvakken van duindoorn en botanische rozen ook mogelijk.

Een andere mogelijkheid om het duin op zijn plaats te houden, bestaat uit het leggen van kokosnetten over het duin, maar dat is een relatief kostbare oplossing.

5.2 ENERGIEGEBRUIK

Met de bedoeling 'duurzaam bouwen' in de praktijk te brengen is gezocht naar mogelijkheden om ambities op het vlak van energiebeheersende maatregelen op te stellen. De omvang van het gebied Middenboulevard en de nieuwbouwopgave aldaar zijn voldoende om kansrijke concepten te ontwikkelen.
Naast energiebesparing valt op dit vlak ook comfortverhoging te realiseren. Een verkenning uitgevoerd door bureau G3 geeft de kansen aan (bijlage 16)

Eén daarvan is de optie om het energienet niet meer door de 'vaste' leverancier te laten aanleggen en beheren, maar dit in aanbesteding of in een onderhandse procedure door anderen te laten doen (De marktwerking op de energiemarkt). Bij een dergelijke procedure kan naast het financieel aspect getoetst worden op het eisenpakket ten aanzien van energiebesparing. Een verkenning van de mogelijkheid zal in fase 2 worden gedaan met de bedoeling een keuze te maken en een procedure te starten.

Welke realistische ambities kunnen worden geformuleerd?
Het gaat om het benutten van de mogelijkheden van energiebesparing enerzijds en het gebruik van duurzame energie anderzijds.

Energiebesparende maatregelen
Bij energiebesparende maatregelen ligt de focus op de nieuwbouw, maar ook bij te handhaven gebouwen is door middel van maatregelen energiebesparing mogelijk. Hier is dan in het algemeen wel een relatieve hoge investering nodig om op het niveau te komen dat in de nieuwbouw 'standaard' kan worden ingebracht.
Het Bouwbesluit geeft voor nieuwe gebouwen een vereiste "energieprestatiecoëfficiënt" (EPC) aan, maar in het kader van de ontwikkeling in de Middenboulevard is een verdergaande ambitie mogelijk. Door de inzet van allerlei maatregelen (o.a. in de ventilatie, zonneboiler) ligt de EPC beduidend lager dan vereist (0,65 ten opzicht van de standaard 1), wat uiteindelijk tot een CO_2-reductie van circa 20 % leidt. Bovendien is er sprake van comfortverhoging. Voor nieuwe gebouwen zal dit streven worden gehanteerd. Voor bestaande gebouwen wordt gestreefd naar een CO_2-reductie van 15-20%.

Duurzame energie
In de bovengenoemde gebouwgebonden maatregelen ligt een beperkte mogelijkheid besloten om duurzame energie in te zetten.

Het gebied Middenboulevard biedt echter in collectieve maatregelen nog een extra kans. Dit is niet, wat men wellicht verwacht, het gebruik van de wind. Wel kan gedacht worden aan een collectieve warmtepompcentrale, die warmte kan leveren met behulp van een ondergronds opslagsysteem. De toepassing geldt voor nieuwbouw en de CO^2-reductie kan oplopen tot meer dan 30%.
Een warmtepompcentrale is kansrijk en wordt door de provincie gestimuleerd. De inzet van de gemeente Zandvoort om deze voorziening te realiseren zal als kwaliteitseis bij het vervolg worden geformuleerd.
Eén van de kritische succesfactoren zal de faseerbaarheid zijn, maar hier zijn elders al ervaringen mee opgedaan. Ook van belang zijn het ruimtebeslag en de uiterlijke zichtbaarheid. Onder de voorwaarden dat op deze vlakken aanvaardbare oplossingen gevonden kunnen worden, wordt de realisatie van een dergelijke voorziening nagestreefd.

5.3 KUSTBELEID

Het kustbeleid wordt op meerdere plaatsen en met behulp van meerdere documenten en regimes bepaald en uitgevoerd.

De kust in Nederland wordt beheerd door de waterschappen, in ons geval Hoogheemraadschap van Rijnland. Het Rijk maakt het beleid voor het 'op hoogte houden' van de kust en de provincie maakt beleid voor het uitvoeren van het Rijksbeleid; zij heeft een controlerende taak richting Hoogheemraadschap.

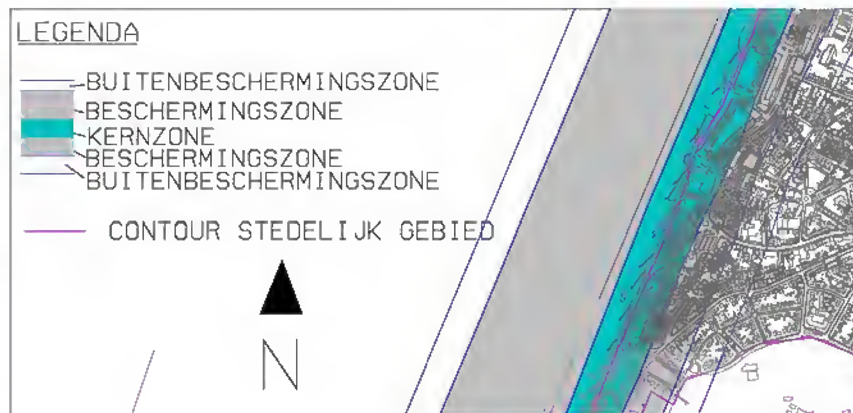
Vanuit het Rijk geldt de Vierde nota waterhuishouding (verder te noemen "nota"), waarin is aangegeven dat een zonering van de kustzone tot stand moet komen. Daarbij worden gebouwde gebieden onderscheiden van gebieden waar natuur en veerkracht voorop staan. Tevens wis bepaald dat kustprovincies deze zonering met behulp van "bebouwingscontouren" op regionale schaal moeten uitwerken en vaststellen en dat er, zolang deze contouren nog niet zijn vastgesteld, op grond van de nota een interim-beleid van toepassing is.

Dit interim-beleid van het rijk is onduidelijk.
Binnen de bebouwde kom van kustplaatsen wordt bij uitzondering nieuwbouwmogelijkheden toegestaan, mits het geen extra schade oplevert. En juist die laatste zin is onduidelijk. Deze is 'multi-interpretabel' waardoor er ook twee meningen zijn, extra schade aan de waterkering of extra schade in de zin van economische schade.

De 3^e Kustnota beschrijft de relatie tussen kustveiligheid en ruimtegebruik. Hierin wordt het contourenbeleid aangehaald waarbij voor de Middenboulevard een 'ja mits' beleid geldt aangezien dit gebied tot de bebouwde kom behoort. Hiervoor zouden dan wel contouren moeten zijn vastgelegd.
Het Rijk is inmiddels bezig met nieuw rijksbeleid inzake kustbebouwing, de "beleidsagenda voor de kust". Hierin participeert Zandvoort om de belangen van kustplaatsen te benadrukken.

De provincie heeft in het streekplan verwezen naar het rijksbeleid voor wat betreft de kustgebieden. Ook naar het interim-beleid, zoals dat nu geldt op grond van de Vierde nota waterhuishouding.
Wel stellen zij voor om bij problemen - zoals bij de toeristisch economische ontwikkeling van de Middenboulevard - hierover in overleg te treden om problemen op te lossen.

Het beleid van het hoogheemraadschap van Rijnland.
De *keur* bepaalt wat er wel en niet mag in de zones die in de legger zijn aangegeven. Om dit goed te beheren is in 2003 een waterkeringbeheersplan vastgesteld. Hierin wordt het beleid achter de keur geregeld.



Voor bouwen betreft dit o.a. geen (nieuwe en uitbreiding van) ondergrondse parkeergarages in de kernzone en de beschermingszone. Nieuwe bebouwing mag geen verzwakking van de waterkering tot gevolg hebben.
De Middenboulevard ligt in de kernzone, met uitzondering van het Watertorenplein dat in de beschermingszone ligt.

Geen nieuwe ondergrondse werken, behalve ..
De plannen voor de Middenboulevard zijn wel gelokaliseerd in op waterkering, maar het betreft het herstructureren van bestaand stedelijk gebied.
In de plannen voor de Middenboulevard is vooralsnog rekening gehouden met het niet kunnen bouwen van nieuwe ondergrondse parkeergarages. Hierdoor wordt het maaiveld gebruikt om nieuwe parkeergarages te maken, waarbovenop een nieuw maaiveld in de vorm van duin wordt gemaakt, tussen de nieuwe clusters van bebouwing.
Op de plek van het voormalig Dolfirama wordt rekening gehouden met het dichtstorten van een groot gedeelte van het gat dat het Dolfirama achterlaat bij sloop.
Wel wordt van het gat gebruik gemaakt om de bestaande parkeergarage uit te breiden.

Bij het Watertorenplein wordt vooralsnog in de plannen geen rekening gehouden met de bepalingen van de beschermingszone, want hierin zit namelijk wel een nieuwe parkeergarage onder de grond. In de plannen wordt tussen het Watertorengebied en de duinvoet ook weer een nieuw maaiveld aangebracht, parkeren met duinen waardoor een groot gedeelte van het zand op de langere termijn daar een plek krijgt.

5.4 CONCEPTLEIDRAAD VOOR DE INRICHTING VAN DE MIDDENBOULEVARD

Inleiding

Voor de inrichting van de openbare ruimte in het gebied Middenboulevard is in dit Ruimtelijk Functioneel Plan een richting gegeven welke een inspiratiebron is voor het formuleren van concrete ambities. Vervolgens is er een leidraad nodig de om de speelruimte af te bakenen voor de invulling van deze ambities. De leidraad houdt rekening met praktische zaken zoals toekomstig beheer en onderhoud. Het vroege besef van mogelijkheden en onmogelijkheden moet bijdragen aan een duurzame, kwaliteitsrijke, passende, doelmatige en beheerbare inrichting van de toekomstige openbare ruimte.
In het onderstaande staan bij wijze van opdracht aan de inrichters de 'controlelijst' die gehanteerd moet worden. Op sommige onderdelen is of wordt elders uitgebreider ingegaan.



Algemeen

Wettelijke bepalingen, gemeentelijke beleidsrichtlijnen en externe regelgeving dienen te allen tijde overgenomen te worden. Het kan zijn dat de ambitie voor de openbare ruimte boven het gemeentelijk basisbeheer uit gaat stijgen. De projectgroep zal dan een onderbouwing leveren van de gewenstheid hiervan. De meerkosten in beheer zullen vanuit het project moeten worden gegenereerd.

Algemene Voorwaarden

Voldoe aan de basiseisen van het Politiekeurmerk
Voldoe aan de brandweereisen met betrekking tot de bereikbaarheid van opstelplaatsen, brandkranen. en waterinnamepunten.
Voldoe aan de eisen met betrekking tot de toegankelijkheid voor minder validen.
Bodemonderzoek
Gesloten grondbalans
Sociaal veilige routes voor langzaam verkeer
Milieuvriendelijke materialen, Eisen bouwstoffenbesluit,
Onderhoudsvriendelijk, kleurecht



Verhardingen
Gebruik maatvoering conform publicaties van de normgevende instituten
Open verhardingen en halfverhardingen uitsluitend toepassen voor recreatief gebruik.
Stem principe maten af op tegel of steenmaten. Zorg dat de gebruiker de verschillende verkeersfuncties duidelijk kan onderscheiden. Door kleur en/of patroonverschillen. Pas geen lichtkleurige verharding toe op plaatsen waar vervuiling door olie kan worden verwacht.
Voetpaden/Trottoirs
Zorg voor gidslijnen zonder obstakels met duidelijke begrenzingen ten behoeve van visueel gehandicapten. Afwatering mag niet plaatsvinden naar privé-terrein

Gebruik voor fietspaden rood asfalt binnen bebouwde kom tenzij dit niet kan als gevolg van kabels of leidingen
In 30 km/uur gebied in principe geen rijwegen van asfalt. Gebruik voor bochtstralen de gebruikelijke normen.
Zorg voor een vrije doorrijdbreedte van 3,5 meter en een vrije doorrijhoogte van 4,5 meter
Op wegen tot 60 km/u geen Zeer Open Asfalt Beton toepassen. Pas geluidarme dunne deklagen toe.



Huisvuilinzameling
Ondergrondse systemen zijn van toepassing binnen de gemeente Zandvoort.
Houd rekening met een opstelplaats voor rolemmers, afvalbrengcontainers of ondergrondse containers.
Sluit dit kort met het bedrijf dat huishoudelijk afval inzamelt.
Brengparkjes voor glas, papier en karton worden in principe ondergrond aangelegd.
Houd per woning rekening met ten minste 2 rolemmers, 1 voor GFT en 1 voor restafval.
Houd bij hoogbouw rekening met de plaatsing van 1 verzamelcontainer per 12 huishoudens voor restafval in een cocon. En een verzamelcontainer voor GFT.
Houd rekening met 250 tot 300 huishoudens per brengparkje.
Plaats ondergronds brengparkje direct langs de rijbaan in verband met de bereikbaarheid, de container dient hierbij bereikbaar te zijn voor het hijsmechanisme van het verzamelvoertuig.
Maak de loopafstand tot het glas en papier brengparkje maximaal 300 meter.



Groen
Pas het juiste groenelement toe in de juiste beheerzonering.
Zorg dat groen bereikbaar is voor onderhoudsmaterieel en mechanisch beheer.
Zorg dat openbaar groen niet direct aan particulier terrein grenst maar leg bijvoorbeeld een schelpenpad of duurzame erfafscheiding aan om onrechtmatig gebruik van het groen tegen te gaan.
Voorkom versnipperd groen.

Openbare Verlichting
Alle voorwaarden ten aanzien van de openbare verlichting zijn gebaseerd op bestaande richtlijnen en regelgeving.
Het ontwerp voor openbare verlichting wordt uitgevoerd in fasen.
Fase 1 Keuze lichtmast
Fase 2 Bepaling lichtniveaus
Fase 3 Lichttechnisch ontwerp (projectie versus lichtobstakels)
Fase 4 Electrotechnisch ontwerp
De projectie van de openbare verlichtingsinstallatie wordt uitgevoerd op openbaar terrein.
Indien dit niet mogellijk is worden de nodige vergunningen danwel vestiging van zakelijk recht vanuit het project geregeld.
Voor de afstand boom tot lichtmast dient een vaste formule te worden gehanteerd.

Straatmeubilair
Straatmeubilair dient onderhoudsvriendelijk en duurzaam te zijn.
Zorg dat rondom de plaatsing van straatmeubilair machinaal kan worden geveegd.
Plaats banken afwisselend in zon schaduw of beschutting. Maak de zitplek goed bereikbaar voor mindervalide mensen. Reserveer ook verharde ruimte naast de bank voor invalidenwagens en kinderwagens. Leg verharding onder de bank aan in verband met onderhoud. Dus geen banken op gras.
Plaats fietsklemmen conform ASVV en houd onder andere rekening met een vrije doorloop en uitrijruimte achter de fietsen.
Plaats papierbak naast bankjes op een toegankelijke plaats in verband met legen.

Bebording/Wegmarkering
Streef de bevestiging van borden aan lichtmasten of palen na.
Gebruik de standaard-uitvoeringsvoorschriften
Pas bebakening toe die voldoet aan vastgestelde normen
Zorg dat palen vandalismebestendig zijn.

Spelen
Plaatsing speeltoestellen conform het Attractiebesluit en de voorschriften van de leverancier.
De plaatsing en het aantal zijn afhankelijk van het schaalniveau en de doelgroep.
Straatmeubilair en speeltoestellen dienen duurzaam, onderhoudsarm en vandalismebestendig te zijn
De gemeente gebruikt geen zandbakken omdat katten ze vooral als toilet gebruiken. Hun ontlasting kan ziektes bij kinderen veroorzaken.

Water
Het beleid op het gebied van waterhuishouding is momenteel sterk in ontwikkeling. Hierdoor is het van belang om waterhuishoudkundige aspecten af te stemmen met de vergunning verlenende instanties namelijk het Hoogheemraadschap van Rijnland, Rijkswaterstaat en de Provincie.
In de ontwerpfase dient overleg plaats te vinden met het Hoogheemraadschap als de beheerder van de zeereep.

De afwatering van openbaar gebied
Zorg voor goede waterberging / infiltratie in de bodem
Houdt de principes van het verbeterd gescheiden stelsel aan
Probeer zoveel mogelijk verhard oppervlak af te koppelen.
Zorg dat de detaillering van het afkoppelen inzichtelijk gebeurd. Inzichtelijke technieken zijn onder meer het bovengronds afkoppelen en afkoppelen via een lijngoot en/of roosterkolk.
Zorg dat de materialisering van dakoppervlakken is afgestemd op het afkoppelen. Pas dus zo min mogelijk koper, lood en zink op deze dakoppervlakken toe.

Kabels en Leidingen
De gemeente bepaald het beleid ten aanzien van kabels en leidingen passend binnen het rijksbeleid zoals bijvoorbeeld door de OPTA gesteld.
De gemeente is verantwoordelijk voor de situering van kabels en leidingen. De nutsbedrijven stellen hierbij hun wenspakket op. De materialen worden door de nutsbedrijven geregeld.
In aansluiting op de hoofdriolen, hoofd kabels en hoofdleidingen moeten ook de huisaansluitingen en de aansluiting voor bovengrondse voorzieningen zoals telefooncellen, trafo's, verdeelkasten, gasreductiestations en rioolgemalen worden gemaakt.
Mantelbuizen kleurafspraken
Geen diepwortelende bomen of heesters op leidingtracés.
Ondergrondse brandkranen

Riolering
De gemeente volgt bij het ontwerpen, realiseren en beheren de 'Leidraad Riolering'. De Leidraad Riolering is tot stand gekomen onder auspiciën van het ministerie van VROM, in samenwerking met het ministerie van V&W, provincies, de Unie van waterschappen en de gemeenten. De leidraad is dan ook een consensusrichtlijn.
Het rioleringsplan moet in principe passen binnen de omliggende rioleringsstructuur.
Aanpassingen hiervan komen ten laste van het project. Het maximaal afkoppelen van regenwater moet als uitgangspunt worden gehanteerd.
Uitgangspunt is een verbeterd gescheiden stelsel waarbij voor Zandvoort in veel gevallen infiltratie met een overstort op het schoonwaterriool de oplossing is.
Situeer bij wijkwegen en hoofdwegen de riolering buiten de rijverharding opdat het wegverkeer bij werkzaamheden aan het riool onbeperkt doorgang kan vinden.
Afgekoppeld regenwater dient per object controleerbaar aan de openbare ruimte te worden aangeboden. Voor het afkoppelen wordt de beslisboom' van de werkgroep Riolering West-Nederland gehanteerd. Het afvalwater op de overgang van particulier naar het gemeentelijk riool moet voldoen aan de voorschriften van de wet milieubeheer.

5.5 BEREIKBAARHEID VOOR HULPDIENSTEN

Het concept- ruimtelijk functioneel plan is al in dit stadium besproken met de brandweer om te voorkomen dat bij de uitvoering van het project grote onoverkomelijke problemen ontstaan.

Om ervan verzekerd te zijn dat een pand bereikbaar is voor onder meer de autospuit en het redvoertuig, kunnen op grond van de gemeentelijke bouwverordening eisen worden gesteld aan:

- de verbindingsroute tussen de openbare weg en de gebouwtoegang;
- opstelplaatsen voor brandweervoertuigen.

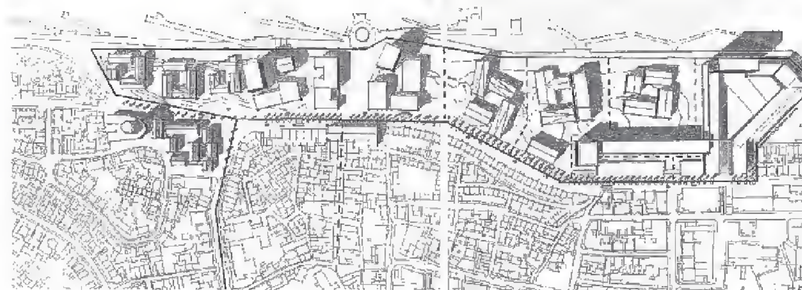
Algemene ontwerprichtlijnen
Naar de volgende ontwerprichtlijnen moet worden gekeken bij het maken van een goed plan.

1. Aanrijroutes
2. Vrije doorgang
3. Aantal en lokatie opstelplaatsen
4. Afmetingen opstelplaats
5. Draagkracht van bebouwing onder het maaiveld
6. Vorm van een gebouw (bereikbaarheid zijden)
7. Bluswaterwinplaatsen en plaats bluswatervoorzieningen t. o. v. opstelplaats.

De consequenties:

1. De boulevard moet overrijdbaar zijn voor de brandweer. Vanaf de boulevard moeten de clusters bereikbaar zijn;
2. Daar waar de brandweer gaat rijden moer er voldoende doorgangsruimte zijn; over de bereikbaarheid van de gebouwen wordt nog overleg gepleegd met de brandweer, zie ook hieronder;
3. De opstelplaatsen moeten nog ingevuld worden;
4. Dit is een ontwerpeis die moet worden meegenomen;
5. Dit moet gerealiseerd worden bij de ontwerpen van de (onderliggende) gebouwen en de clusters
6. Bij ontwerpen vindt altijd een toets door de brandweer plaats. Vooraf kunnen nadere richtlijnen worden meegegeven
7. Bij de uitwerkingen van de opstelplaatsen moet meteen naar de plaatsen van bluswaterwinvoorzieningen worden gekeken.

Algemeen
Op een tekening heeft de brandweer de rijroutes weergeven zoals de brandweer dit wil adviseren. Daarbij is er sprake van een "hoofdroute" en "secundaire" routes. De routes dienen te voldoen aan de eisen en richtlijnen zoals hiervoor is besproken. Eventuele verkeersafsluitende maatregelen dienen in het hele gebied eenduidig te zijn en zodanig te worden uitgevoerd dat de hulpverlenende diensten ze eenvoudig en snel kunnen passeren.



Tekening rijroutes hulpdiensten gebaseerd op ontwerp-RFP

In overleg met de brandweer wordt gekeken of er een iets andere indeling van secundaire wegen ook mogelijk is.

Bij de bereikbaarheid geldt in de Middenboulevard dat de toegang voor de gebouwen en de gebouwencomplexen voor de brandweer niet door parkerende auto's of hekken zal worden geblokkeerd, aangezien de boulevard alleen wandelgebied is en alleen de nooddiensten en de bevoorrading hier mogen rijden. Misschien is het goed om in een cluster 2 ingangen cq uitgangen naar de

boulevard te maken zodat het binnenterrein opgereden kan worden.

In overleg met de brandweer wordt in het vervolgproces gekeken waar er nog oplossingen voor specifieke knelpunten nodig zijn. Het is dan wellicht nodig dat onderdelen van het plan iets gewijzigd moeten worden om knelpunten op te lossen.

Specifieke opmerkingen

A) Met name de "oude" hoogbouw dient goed bereikbaar te blijven. Denk daarbij aan bijvoorbeeld de (portiek)flat op het Burgemeester Fenemaplein. Deze heeft droge stijgleidingen en is niet conform het nieuwe bouwbesluit gebouwd en uitgevoerd. De inzet van o.a. de tankautospuit en het redvoertuig is zowel aan de voor- als aan de achterzijde noodzakelijk.

B) Zoals het plan nu luidt is het de bedoeling dat boven aan de Kerkstraat op het Badhuisplein een bouwwerk komt te staan. Daarbij dient er rekening mee gehouden te worden dat dit een essentiële aanrijroute van de brandweer is waar zowel de auto spuit als het nieuwe redvoertuig doorheen moeten kunnen. (Minimale doorgangsbreedte 4,5 mtr. en doorgangshoogte 4,20 mtr.).

Colofon

PARTNERS

Gemeente Zandvoort
College van Burgemeester en Wethouders
Gemeenteraad Zandvoort
Mevr. A. de Bondt
Dhr. T. van Heemst
Mevr. L. van der Hek
Dhr. J. Sandbergen
Dhr. H. van Steveninck
Mevr. G. van Stralen
Mevr. S. van Bezuijen
Dhr. J. van Straaten
Mevr. D, van de Reep
Dhr. G.J. Overpelt
Dhtr E. Satoer (milieudienst IJmond)

Vesteda
Dhr. A. Alderliesten (MAB)
Mevr. V.M.J. Eussen
Dhr. J.Jansen
Dhr. M.L.P Feron
Dhr. F.A.G.M. Jongenelen
Mevr. A. Hoftijzer (MAB)
Dhr. N. Mol
Dhr. M.M.W Raemaekers
Mevr. S. Saavedra (MAB)
Dhr. H.C.F. Smeets
Mevr. M.T. Tetteroo

EXTERNE ADVISEURS

AWG architecten
Dhr. J. van Cakenberghe
Dhr. F. Delange
Dhr. B. van Reeth

BBN
Dhr. T. Hans
Dhr. P. Jorna
Mevr D. Scheidt

Harmsen procesmanagement
Dhr. T. Harmsen

Reijers Communicatie
Dhr. O. Reijers

Bureau Onderzoek en Statistiek Haarlem
Boer en Croon
Ecorys Kolpron
Grontmij
Ontwikkelingsbedrijf Amsterdam
Stichting Cultureel Erfgoed
Twijnstra en Gudde

	Gemeente Zandvoort Postbus 2 2040 AA Zandvoort telefoon +31 (023) 574 01 00 fax +31 (023) 571 37 24 info@zandvoort.nl | www.zandvoort.nl
	Vesteda Plein 1992 1 6221 JP Maastricht Postbus 1211 6201 BE Maastricht telefoon +31 (0)043 329 66 66 fax +31 (0)43 329 66 00 info@vesteda.com | www.vesteda.nl